

CHARLES VAN DEN HEUVEL

De versterkte stad

HERMAN VAN BERGELJK

De ontworpen stad

MARCEL SMETS

De tuinstad

CRIMSON

De New Town

VINCENT VAN ROSSEM

De onmogelijke Randstad

BRUNO FORTIER

De perspectivische stad

ERIK KLEYN

De bespiede stad

KOOS BOSMA

De schaduwstad

ELWIN KOSTER

De digitale stad

JOOST MEUWISSEN

De middelpuntvliedende stad

MARISTELLA CASCIATO

De koloniale stad

COR WAGENAAR

De gezonde stad

DOLF BROEKHUIZEN

De leergierige stad

JAN HEIN FURNEE

De gemakkelijke stad

KEES SCHUYT

De exclusieve stad

WOLFGANG KIL

De krimpende stad

HANS KELLER

De gefilmde stad

NANCY STIEBER

De 'City of the Mind'

PIETER UYTENHOVE

De open stad

HILDE HEYNEN

De gegenderde stad

BERNARDO SECCHI

De contemporaine stad

HENK ENGEL

De verdampende stad

DONALD VAN DANBİK

De postmobiele stad

MARIJKE MARTIN

De schizofrene stad

BERNARD COLEBRANDER

De inspraakstad

CAREL WEEBER

De stochastische stad

de STAD

Onder redactie van Mieke Dings

Uitgeverij 010



d e S T A D

This One



JC8K-9WE-3TL6

Mieke Dings Redactie
Uitgeverij 010 Rotterdam, 2006

d e **S T A D**

Inhoud

MIEKE DINGS

Voorwoord 9

FRANK ANKERSMIT

Inleiding 12

Biografie Ed Taverne 370

Bibliografie Ed Taverne 384

Over de auteurs 394

Colofon 398



Dromen over de stad

A CHARLES VAN DEN HEUVEL
De versterkte stad 23

B HERMAN VAN BERGEIJK
De ontworpen stad 37

C MARCEL SMETS
De tuinstad 54

D CRIMSON
De New Town 63

E VINCENT VAN ROSSEM
De onmogelijke Randstad 83



Strategisch verbeelden van de stad

F BRUNO FORTIER
De perspectivische stad 95

G ERIK KLEYN
De bespiede stad 107

H KOOS BOSMA
De schaduwstad 119

I ELWIN KOSTER
De digitale stad 134

J JOOST MEUWISSEN
De middelpuntvliedende stad 143

K MARISTELLA CASCIATO
De koloniale stad 153



Leven in de stad

- L** COR WAGENAAR
De gezonde stad 177
- M** DOLF BROEKHUIZEN
De leergierige stad 189
- N** JAN HEIN FURNÉE
De vermakelijke stad 203
- O** KEES SCHUYT
De exclusieve stad 219
- P** WOLFGANG KIL
De krimpende stad 231



Beleven van de stad

- Q** HANS KELLER
De gefilmde stad 241
- R** NANCY STIEBER
De 'City of the Mind' 249
- S** PIETER UYTENHOVE
De open stad 263
- T** HILDE HEYNEN
De gegenderde stad 275



Denken over de nieuwe stad

U BERNARDO SECCHI

De contemporaine stad 291

V HENK ENGEL

De verdampende stad 305

W DONALD VAN DANSIK

De postmobiele stad 323

X MARIJKE MARTIN

De schizofrene stad 331

Y BERNARD COLENBRANDER

De inspraakstad 349

Z CAREL WEEBER

De stochastische stad 362

Voorwoord

DE STAD IS VELE STEDEN. Dit boek toont er 26: het vertelt het verhaal van de stad vanuit 26 adjectieven. Zo komen de schizofrene stad, de ontworpen stad, de digitale stad en de bespiede stad aan bod. Bovendien behandelt het steden van Hoyerswerda en Enschede tot Canberra en Islamabad en heeft het aandacht voor zowel de achterbuurten als de musea. Al deze steden en al deze facetten vormen samen de stad. Het is dan ook niet verwonderlijk dat dé stad niet in een paar woorden te omschrijven is.

Daarom is dit boek opgezet als een raamvertelling waarin de lezer zelf het raamwerk – de stad – mag ontdekken. De enige dunne leidraad is een onderverdeling die de relatie tussen de stad als personage enerzijds, en haar makers, bestuurders en gebruikers anderzijds aan de orde stelt. Deze groepen hebben allemaal grote invloed op de stad: ze bepalen het imago van de stad, stellen plannen op, laten bepaalde delen links liggen en storten zich massaal op andere. Dat betekent echter niet dat de stad ondertussen niet ook ongestoord haar eigen gang gaat. Dit boek gaat dan ook over de maakbaarheid en de onmaakbaarheid van de stad. In hoeverre kan de stedenbouwkundige bijdragen aan de vorm en het gebruik van de stad? Wat voor rol speelt het imago van de stad? Wat is de invloed van gebruikers op de vorm van de stad? Hoe wordt de stad bedacht, gedacht, beleefd en gebruikt? En hoe zal haar toekomst eruitzien?

In Nederland heeft Ed Taverne als hoogleraar architectuur- en stedenbouwschiedenis deze verschillende kanten van de stad samengebracht in interdisciplinaire stadsonderzoeken. Tussen zijn start aan de Rijksuniversiteit Groningen in 1970 en zijn afscheid in 2003 heeft hij de architectuurgeschiedenis getransformeerd van een stilistische kunsthistorische aangelegenheid tot een interessante interdisciplinaire stedenbouwgeschiedenis, met de stad, en niet het ontwerp, als hoofdrolspeler. Dit heeft geleid tot vele tastbare resultaten, zoals zijn eigen proefschrift *In 't land van belofte* (1978) en boeken als *Stedebouw* (1994) en *1950* (2000), maar tevens tot het ontstaan van een groep verwanten, die inspiratie vonden in Tavernes aanstekelijke enthousiasme en methodiek.

Deze verwanten – promovendi, collega's, vrienden – hebben dit boek gemaakt en dragen het aan hem op.

Het weerspiegelt dan ook Tavernes brede benadering, zijn veelzijdigheid, zijn fascinatie voor 'andere' steden en voor allerlei onderwerpen. Tegelijkertijd vormt *de STAD* ook een reactie op het werk van Taverne. Soms direct, in de vorm van een verwijzing; soms indirect, door bewust andere paden te bewandelen. Daarmee is het boek tegelijkertijd een samenvatting van de stedenbouwgeschiedenis in Nederland de afgelopen twintig jaar. Verschillende proefschriften, publicaties en denkwijzen passeren de revue. Daarmee geeft *De STAD* niet alleen inzicht in het denken over de stad, maar ook in de architectuurhistorische winkel. Dit boek is vele boeken.

Mieke Dings

Inleiding Over stad, stadsgeschiedenis en het kunstwerk

MET GRAAGTE nam ik de uitnodiging aan een inleiding te schrijven voor dit boek, dat ter ere van Ed Taverne verschijnt. Taverne is een even briljant, veelzijdig als origineel historicus; zijn werk is uiterst invloedrijk en heeft de stadsgeschiedenis op geheel nieuwe paden gevoerd. Ik was daarom even vereerd als gelukkig met deze uitnodiging. Anderzijds, ik voelde ook wel enige aarzeling: tenslotte heb ik geen enkele expertise op het terrein van de stadsgeschiedenis en de stedenbouwkunde. Maar, zo leek het mij, voor een historicus moet die overstap naar de stadsgeschiedenis toch te zetten zijn. En ik heb mij daarom snel over die aarzeling heen gezet.

Toch ligt hier wel de achtergrond van waaruit deze inleiding gecomponeerd werd. Ik zal niet proberen om de in dit boek opgenomen artikelen samen te vatten, noch proberen om een of andere interessante bevinding vast te knopen aan mijn lectuur ervan. Ik mis eenvoudigweg de kennis van zaken die dat vereisen zou; en men zou mij uitlachen als ik toch iets in die richting zou proberen. Ik wil daarom iets anders doen. Om te beginnen: met bewondering las ik de opgenomen opstellen. Ik was onder de indruk van de variëteit en de originaliteit van het vele dat hier geboden wordt door Eds leerlingen en collega's. En daarna peinsde ik over wat die teksten betekenden voor mijn beeld van stadsgeschiedenis en stedenbouwkunde en over hoe ik, als buitenstaander, tegen die vakken aan zou kijken.

Is de stad te zien als een kunstwerk?

IN DE EERSTE PLAATS stelde ik me de voor de hand liggende vraag of de stadsgeschiedenis en de kunstgeschiedenis wel of niet op één lijn te plaatsen zijn. Is het enige verschil tussen beide een verschil in het object van studie (kunstwerk versus stad), maar zonder dat dit verschil enige consequentie behoeft te hebben voor aard en werkwijze in die beide disciplines? Op het eerste gezicht lijkt het zo te zijn. Is een stad als Venetië, Florence of Amsterdam niet evenzeer een potentieel object van de esthetische ervaring als het soort van objecten die we aantreffen in de Accademia, het Uffizi of het Rijksmuseum? Gaat het in beide gevallen niet om de meest prestigieuze en auratische soort van objecten die het verleden ons naliet – hoezeer een stad, als object, ook van een schilderij mag verschillen? Is de stad Venetië niet evenzeer een kunstwerk als Carpaccio's serie over de legende van St. Ursula? En geldt hetzelfde niet voor het zeventiende-eeuwse centrum van Amsterdam en de schilderijen waarop Van der Heyden, Berckheyde, Nooms of Ruisdael die stad verbeelden? Combineren beide niet esthetische schoonheid met inhoud die ons inzicht in het verleden verdiepen kan? Kortom, is de stad een kunstwerk? En moet de stad daarom niet bestuurd worden met hetzelfde soort van methodes als men hanteert in de kunstgeschiedenis?

Daar valt het een en ander tegen in

te brengen. In de eerste plaats, er is een eigenaardige logische asymmetrie tussen steden en het kunstwerken: terwijl steden altijd een eigenaam hebben, is dat zelden of nooit het geval met kunstwerken. En voorzover ze die wel hebben (bijvoorbeeld: *De Storm van Giorgione*, *De Kruisiging van Grünewald*, *Het Isenheimer Altaar*), dan zijn die (surrogaat)eigennamen steeds compilaties van dingen in de werkelijkheid zoals stormen, kruisigingen, altaars en schilders. Nu heeft niets zo'n hechte ontologische verankering in de werkelijkheid als de dingen die we met eigennamen benoemen. Dat zijn de objecten van de werkelijkheid *par excellence*. Als dan kunstwerken geen eigennamen hebben in de eigenlijke zin van het woord, en als wat daar nog het dichtst bij in de buurt komt altijd een compilatie is van de eigennamen van dingen die *zelf* geen kunstwerk zijn, dan is de ontologische status van kunstwerken blijkbaar systematisch zwakker dan die van steden. Steden hoeven het immers nooit zonder een behoorlijke eigenaam te stellen. Die zitten dus kennelijk dieper geworteld in de werkelijkheid dan het kunstwerk.

In de tweede plaats, wanneer die surrogaat-eigennamen van kunstwerken vaak die van kunstenaars bevatten, komt dat natuurlijk doordat kunstwerken het resultaat zijn van de arbeid van de kunstenaar, hetzij schilder, beeldhouwer of architect. Zonder kunstenaars geen kunstwerken. Maar van de stad kan men iets soortgelijks niet zeggen, voorzover die (doorgaans)

niet de uitdrukking is van een ›künstlerisches Wollen‹; de stad is gewoonlijk het resultaat is van een vaak eeuwenlange en onoverzichtelijke reeks van ad-hocbeslissingen die door talloze verschillende individuen genomen werden. De stad herinnert, in dit perspectief, aan wat Adam Ferguson meer dan tweehonderd jaar geleden schreef over de geschiedenis in het algemeen: 'every step and every movement of the multitude, even in what are termed enlightened ages, are made with equal blindness to the future; and nations stumble upon establishments, *which are indeed the result of human actions, but not the execution of any human design*' (mijn cursivering).¹ En zo is het met de stad. Ieder gebouw, de aanleg van iedere nieuwe straat of zelfs van een hele stadswijk, mag het resultaat zijn van één weloverwogen beslissing. En toch kan je van de stad als geheel niet zeggen dat die daar dan ook het product van is. Hier lijkt de stad dus wezenlijk te verschillen van het kunstwerk.

Bij dit laatste zijn wel twee kanttekeningen te plaatsen. In de eerste plaats kan men wijzen op de notie van *de ideale stad*, waaraan de eerste opstellen in dit boek zijn gewijd (o.a. Herman van Bergeijk). Hier maakt de stedenbouwkundige zich de positie van de schilder eigen: zoals wat er op het doek komt te staan het resultaat is van het bewuste willen van de schil-

der, zo wenst de schepper van de ideale stad niets aan het historisch toeval over te laten. Kortom, bij de ideale stad lijkt het verschil tussen stad en kunstwerk te verdwijnen.

Interessant is de ambivalentie in het begrip 'ideaal'; ideaal kan immers enerzijds de betekenis hebben 'volmaakt' of 'niet te overtreffen' en daarnaast die van 'geconstrueerd conform een bepaald idee'. De hier gepresenteerde teksten suggereren dat in de stedenbouw die beide betekenissen doorgaans samengaan: de 'volmaakte' stad kan alleen de realisering zijn van een bepaald 'idee'. Twee conclusies volgen daaruit. In de eerste plaats dat de stad die de min of meer autonoom in de loop der eeuwen tot stand kwam nooit 'ideaal' kan zijn, althans niet in de zin waarop men in de stedenbouw inhoud geeft aan dat begrip. Met andere woorden, de stedenbouwer zal wat spontaan in de loop der tijd tot stand kwam steeds met een professioneel wantrouwen bezien. De stad waaraan geen idee ten grondslag ligt, is *sui generis* onvolmaakt.

Dat verklaart wellicht waarom het Carel Weeber niet meeviel om zijn notie van de 'ongeplande stad' ingang te doen vinden. Meer nog, als we even verder denken, zullen we inzien dat het eigenlijk nog iets ingewikkelder is dan Weeber het zich voorstelde. Immers, Weebers notie van de 'ongeplande stad' is goed gezien contradictoair: want ook de ongeplande stad is het resultaat van een 'plan', namelijk van het 'plan' om *niet* te plannen. Anders

1 A. Ferguson, *An Essay on the History of Civil Society*, Cambridge 1995 (orig. 1767), p. 119.

gezegd, zodra met de stedenbouw als discipline het idee van 'planning' ontstaat, is *alles* noodzakelijkerwijs het product van een plan, ook het zogenaamde 'ongeplande'. Met als resultaat dat degene die de 'ongeplande stad' afwijst, ook zal moeten afwijzen wat spontaan in de geschiedenis tot stand kwam. Maar dat ter zijde.

Een tweede conclusie over het begrip ideaal in kunst en stedenbouw is deze – hier ligt dan toch een verschil tussen beide: in de beeldende kunst zal men nooit van een kunstwerk zeggen dat het 'ideaal' (in de zin van 'volmaakt') is omdat er een of ander 'idee' aan ten grondslag ligt. Aan ieder kunstwerk ligt een idee ten grondslag, zelfs wanneer het om een uiterst beroerd kunstwerk gaat dat verre van 'volmaakt' is.

Intentie, representatie en stijl

EIGENLIJK IS DIT VREEMD – waarom bestaat die spanning tussen 'idee' en 'volmaaktheid' wel in de stedenbouw en niet in de beeldende kunst? We moeten ons daarom afvragen waar die asymmetrie vandaan komt tussen het kunstwerk en de kunstgeschiedenis enerzijds en stad en de geschiedenis van de stedenbouw anderzijds.

Een eerste verklaring zou zijn om, in het verlengde van bovenstaande, te wijzen op de intentionaliteit die het kunstwerk *sui generis* eigen is. Een intentionaliteit die niet toe te schrijven valt aan de genese van de stad. Want steden zijn niet het product van een

min of meer nauwkeurig te omschrijven intentie in de zin waarin men dat van het kunstwerk zeggen kan.

Denk weer aan de hierboven geciteerde uitspraak van Ferguson. Toch is hier de grens vloeiender dan op het eerste gezicht lijken mag. Want wat de intentionaliteit transcendeert en zozeer het voorrecht lijkt van de stad, heeft in de sfeer van het kunstwerk wel degelijk zijn pendant. Ik denk daarbij met name aan periodisering in de kunst, en aan kwesties van stijl en traditie. Periode en stijl worden door de (kunst)historicus toegeschreven aan het kunstwerk, zonder dat de kunstenaarsintentie hier een rol in speelt – althans niet noodzakelijkerwijs. Een hele categorie van schilderijen noemen wij 'maniëristisch', terwijl dat begrip de scheppers van die kunstwerken geheel en al onbekend was. Voor dergelijke begrippen in de kunstgeschiedenis is de auteursintentie in principe irrelevant; ze worden gehanteerd wanneer men het kunstwerk beziet in zijn historische samenhang met andere kunstwerken. Hier zou dus een brug kunnen liggen tussen de kunstgeschiedenis en de geschiedenis van de stad (voorzover in de laatste de auteursintentie onbelangrijk is voor de vorm van de stad als geheel).

Maar dat blijkt in de praktijk tegen te vallen. Want – uitgaande van de bijdragen in dit boek – lijken periodisering en stijl geen rol van betekenis te vervullen in de stadsgeschiedenis en in de stedenbouw. Er is in deze bijdragen nergens sprake van 'stijlen' van stedenbouw, die op een of andere

manier herinneren aan de bekende stijlbegrippen als klassiek, gotisch, renaissancistisch, barok, rococo, romantisch, impressionistisch, kubistisch, surrealistisch, etc. De vraag is hoe dat komt. In de eerste plaats zou men kunnen wijzen op het systematisch verschil tussen de kunstgeschiedenis en de stadsgeschiedenis voorzover de eerste representaties van de werkelijkheid tot object heeft, terwijl dat in het geval van de stadsgeschiedenis niet het geval is (behalve bij de bestudering van oude kaarten – als kunstwerk). Denk aan de beeldende kunsten: schilderijen en beeldhouwwerken zijn representaties van de visuele werkelijkheid. Zij het dat het in veel gevallen om een gefingeerde werkelijkheid gaat – maar dat is in deze context niet van belang. De stad is daarentegen geen representatie, zelfs niet van een fictionele werkelijkheid. En het is zeker zo dat wij het begrip stijl bij voorkeur hanteren in verband met representaties van de werkelijkheid. De stijlbegrippen uit de geschiedenis van de kunst, begrippen als gotisch, renaissancistisch, maniëristisch, en barok relateren wij in eerste instantie aan de wijze waarop vanaf Cimabue en Giotto de werkelijkheid werd weergegeven.

Maar ook daar valt weer een kanttekening bij te plaatsen. Want het begrip stijl kan ook worden gebruikt met betrekking tot de muziek (die ook niet de werkelijkheid representeert) of met betrekking tot ornamentiek of bepaalde vormaspecten van bouw-

werken. Misschien ligt juist hier de sleutel voor een beter begrip van het verschil tussen kunst- en stedenbouws-geschiedenis. Want denken we aan de muziek, het ornament, de gotische spitsboog, de klassieke en renaissancistische zuilenorde, dan gaat het steeds om vormen die in principe vrij gekozen kunnen worden uit een, alweer, in principe onuitputtelijk repertoire aan mogelijke vormen. Het woonhuis, het paleis of de kerk heeft, als zodanig, geen eigenschappen die nopen tot de keuze voor de spitsboog en tegen de Corinthische zuil (of omgekeerd). Beide opties staan in principe open voor de architect (en het feit dat men in bepaalde tijden systematisch de voorkeur geeft aan de ene optie en in andere weer aan de andere optie, doet daar niets aan af).

Dat is wezenlijk anders met de stad. Er is een groot aantal min of meer objectieve realiteiten waaraan de stad zich maar aan te passen heeft. Er is het terrein, de fysieke en geografische mogelijkheden en beperkingen ervan, er zijn een aantal economische, sociale en culturele eisen waaraan simpelweg voldaan zal moeten zijn, wil de stad *überhaupt* leefbaar zijn. En bovenal is er het gegeven dat er meestal – met uitzondering van de nieuwe 'ideale stad' – al een stad is waarmee de stadsplanner rekening zal moeten houden. De schilder begint met een leeg doek, de beeldhouwer met een stuk marmer of hout – maar de stadsarchitect kan nooit vertrekken van een dergelijk nulpunt. Zijn vrijheid van handelen is

daarom veel beperkter dan die van de beeldend kunstenaar; de stadsarchitect beschikt daarom in de praktijk zelden of nooit over de ruimte om een bepaalde stijl te ontwikkelen, of om in een bepaalde stijl aan de stad vorm te geven. Wellicht ligt hier een belangrijk deel van de verklaring voor waarom het begrip stijl in de stedenbouw slecht of zelfs helemaal niet toepasbaar is. En, bijgevolg, voor het geven dat men de stad niet kan opvatten als een kunstwerk in de eigenlijke zin van het woord.

De esthetische verleiding in de stedenbouw

IK DENK dat dit gegeven in veel van de bijdragen aan dit boek een rol speelt. Even verhelderend als verrassend is, in deze context, de bijdrage van Bruno Fortier, waarin hij de stad beziet door de ogen van schilders als Giovanni di Paolo, Giotto of Piero della Francesca. De kunstwerken van deze schilders transfigureerden de stad zelf tot een kunstwerk en, zo toont Fortier, wat eigen is aan het kunstwerk werd vervolgens *ook* geprojecteerd op de stad. De stad kon nu als een kunstwerk gezien worden *omdat* ze door en in het kunstwerk gerepresenteerd kon worden. Maar daarmee nam de stad ook de eigenschap van het kunstwerk over het product te zijn van een »künstlerisches Wollen«. En het idee van de 'ideale stad' werd daarom vooral gevoed door de representeerbaarheid van de stad door het kunstwerk.

Maar dat geldt niet alleen voor het

kunstwerk: onverwachte en verrassende vormen van representatie kunnen ook uitnodigen tot pogingen om in een reële, bestaande stad in te grijpen alsof het een kunstwerk is waar men met penseel of beitel een andere draai aan kan geven. Erik Kleyn citeert in zijn opstel *Le Corbusiers manifest Aviation. L'avion accuse...* (1935) aldus: 'het vliegtuig is een veroordeling. Het vliegtuig veroordeelt de stad. Het veroordeelt degenen die de macht over de stad hebben. Dankzij het vliegtuig hebben we nu het harde bewijs, vastgelegd op de gevoelige plaat, van hoe juist en nodig het is om onze methodes van architectuur en van stadsplanning te veranderen.'

Zoals de schilderijen van steden van Giotto cum suis het perspectief schiepen van waaruit men op de notie van de ideale stad kon komen, zo was het het *bird's-eye*-perspectief van het vliegtuig dat Le Corbusier bewust maakte van de noodzaak om de stadsplanning met kracht aan te pakken en om daarbij niets aan het toeval over te laten.

Een wel zeer treffende illustratie van de juistheid van Le Corbusiers inzicht – zeker voor ons Nederlanders – is de notie van de Randstad. Henk Engel schrijft in zijn opstel dat de notie in de jaren dertig van de vorige eeuw geïntroduceerd zou zijn door Albert Plesman (*of all persons*) toen die, vliegend over West-Nederland zich als eerste realiseerde hoezeer dat deel van ons land de vorm aannam van een 'randstad' van grote stedelijke agglom-

meraties rond een 'groen hart' van sloten en weilanden. Wanneer we ons voorts herinneren hoezeer die notie tot op de huidige dag het denken over de ruimtelijke ordening heeft gevormd, dan kan men redelijkerwijs niet meer betwijfelen dat de representatie van de stad onze omgang met stad en ruimte veel sterker heeft bepaald dan de stad *an und für sich*. Wat dat betreft zijn we allemaal Giotto's of Piero della Francesca's, om het uit te drukken in de termen van Fortier – en de realiteit van de stad bleek hulpeloos tegen de macht van de representatie. Waren er geen vliegtuigen geweest, dan was misschien niemand ooit op het idee van de Randstad gekomen, en dan had West-Nederland er nu heel anders uitgezien. Wat dat betreft zijn we het slachtoffer van het idee van de stad als kunstwerk en ondervinden de forenzen in het Westen dagelijks hoe gevaarlijk het is om de stad als een kunstwerk te zien.

Gevaarlijk, want Vincent van Rossem wijst er in een krachtig proza op dat het idee van de Randstad rampzalige gevolgen gehad heeft voor de ruimtelijke ordening van ons land. Het idee functioneerde als een scherm waarachter bestaande realiteiten niet meer zichtbaar waren en het was nu niet langer mogelijk om 'de hysterische ambities van het politieke bestuur te reduceren tot normale proporties'. Het aardige van Van Rossems opstel is dat hij in zijn analyse van wat er is misgegaan onderscheid maakt tussen de doelstellingen van de stedenbouw-

kundige enerzijds en van de ingenieurs van het ministerie van Verkeer en Waterstaat anderzijds. Die laatsten konden onmogelijk blind blijven voor de problemen rond de mobiliteit en die hen noopten tot de aanleg van een netwerk van wegen dat haaks stond op het ideaal van de Randstad rond het Groene Hart. De stedenbouwkundigen bleven daarentegen hardnekkig geloven in het dogma van het Groene Hart. En voorzover architecten vanzelfsprekend ontvankelijker zullen zijn dan ingenieurs voor het idee van 'de stad als kunstwerk' was dat ook te verwachten. Waaruit uiteraard geenszins volgt dat planning op basis van de representatie van de stad onder alle omstandigheden tot rampen moet leiden. Wat er wel uit volgt, is dat dogmatisme hier niet minder fataal is dan in religie en politiek.

Slot: de beleving van de stad

DE VRAAG IS hoe dat dogmatisme te vermijden: juist doordat de representatie zichzelf steeds zozeer coöpteert, lijkt er voor de representatie geen hof van appél. Wie een keer het beeld van de Randstad in het achterhoofd heeft, zal alles ondergaan als een bevestiging van de juistheid van dat beeld.

Misschien dat de beleving van de stad hier uitkomst bieden kan. Er is een lange traditie van af Baudelaire, via Walter Benjamin en Alfred Döblin tot op het heden waarin de beleving van de stad centraal staat. De bijdragen van Nancy Stieber, Hans Keller en

Hilde Heynen en deels ook Pieter Uyttenhove staan in die traditie. Het devies is hier: blijf aan de oppervlakte. Waar de representatie zoekt naar de essentie van de stad, waar de wetenschap en de ingenieur zoeken naar dieper liggende verbanden, daar neemt de beleving de stad zoals die is, zoals die zich aan ons aanbiedt. De beleving heeft geen bedoelingen, geen intenties, is belangeloos, tegelijkertijd ongeïnteresseerd en volledig open, kortom al datgene wat we sinds Baudelaire met de flaneur associëren. Maar vragen we ons af welke betekenis dit heeft voor de stedenbouw, dan moet het even paradoxale als teleurstellende antwoord zijn: alles en niets. Alles, omdat hier de laatste toetssteen ligt voor alle ambities van de stedenbouw. Niets, omdat we de stad weer transformeren tot een kunstwerk, zodra we de fout maken die toetssteen tot gids te promoveren. De enige remedie voor de kwaal van de representatie bestendigt dan juist die kwaal van de representatie weer.

Hier ligt de impasse van de stadsarchitectuur, maar daarmee tevens de grootste uitdaging waar de stedenbouwkundige en de stadshistoricus voor staan.

■ De stad is het object van
len. Iedere stedenbouwku
door een zeker ideaal. Lan
voorgesteld als een archi
tioneel geplande ruimte, d
de sociaal-maatschappel
deze stad zich in het buite
staande werelden, als een
natuur. Soms bevond de id
rie van de historisch gegro
niets meer dan ruime woon
zou mensen gelukkiger en
De ideale stad werd echter
haald. De stad liet zich imm
dat ontwerpers voor haar u

talloze verlangens en idea-
ndige ingreep is ingegeven
ge tijd werd de ideale stad
tectonisch geordende, ra-
ie uiting moest geven aan
ijke situatie. Soms bevond
ngebied, ver weg van be-
bolwerk in de ongerepte
eale stad zich in de perife-
eide stad en bestond ze uit
complexen. De modelstad
gezonder moeten maken.
altijd door de realiteit inge-
ers niet in het model persen
ittekkenden en uitrekenden.

A

De versterkte stad

BIJ DE MIDDELEEUEWSE STAD denkt men vrijwel direct aan stadsmuren. Het verkrijgen van stadsrechten hing direct samen met de bouw van versterkingen. Stadsmuren vormden immers een duidelijke scheidingslijn tussen de verschillende rechtsgebieden van stad en platteland. Toen de steden van Holland de vrees uitspraken dat kapitaal zou wegvloeiën door commerciële activiteiten rondom de stad, bepaalde Karel V op 31 oktober 1531 dat handel in een zone van 600 roeden buiten de stadsmuren niet was toegestaan. Benadrukt werd dat dit ook gold voor het onversterkte Den Haag en het niet ommuurde Alkmaar.¹ Behalve deze twee uitzonderingen waren steden en stadsmuren in het middeleeuwse Nederland haast synoniemen.

Daarmee lijkt de versterking van de stad een puur stedelijke opdracht te zijn. Dit is echter maar gedeeltelijk waar. De steden financierden dan wel hun versterkingen en lokale bouwmeesters planden, organiseerden en bouwden deze werken, maar de opdracht kwam veelal van de centrale overheid. Edelen, financiële controleurs en ingenieurs werden op inspectie gestuurd en waar nodig werden de lokale plannen, die ter goedkeuring aan het hof moesten worden voorgelegd, nog bijgesteld. Bovendien konden niet alle militaire bouwwerken die door de stad werden gefinancierd en gebouwd ook daadwerkelijk als stedelijke verdedigingswerken worden beschouwd. Dit gold wel voor de muren, de wallen en zeker ook voor de poorten; niet zelden prijken stadswapens of -heiligen trots boven de toegang. Stadskastelen of citadellen waren echter zeer gehate bouwwerken. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog stemden de opstandige steden in met de bouw ervan omdat inwoners anders de garnizoenssoldaten in hun eigen huizen moesten opnemen. Ze waren, kortom, een noodzakelijk kwaad. De stadskastelen en citadellen kocht men na de bezetting het liefst direct af, zoals in Amsterdam.

Toonaangevend voor de omgang met deze verdedigingswerken is ook de strijd tussen stad en kasteel in een steeds van macht-

1 E. G. C. Brünner, *De order op de buitenkering van 1531. Bijdrage tot de kennis van de economische geschiedenis van het Graafschap Holland in den tijd van Karel V*, Utrecht 1918.

hebben wisselende plaats als Coevorden. Wanneer de Spanjaarden de plek onder controle hielden, bouwden de ingenieurs verder aan de citadel. Maar zodra de 'Staatsen' Coevorden weer in handen hadden, continueerden zij de uitleg van de stad met haar regelmatige omwalling en radiale straten. Toen na de zoveelste wisseling van de macht de nieuwe gouverneur van Coevorden voorstelde om ingenieur Adriaan Anthonisz. ook de onvoltooide citadel aan te laten pakken, wezen de Staten van Friesland hem direct terecht met de opmerking: 'Wij zijn afbreckers van kastelen'.²

De mythe van de ideale stad HET VOORBEELD VAN COEVORDEN is ook interessant omdat het in de literatuur over de Nederlandse stedenbouw vaak een 'ideale stad' is genoemd. Dit gaat terug op beschrijvingen van humanisten in Italië die ideale en utopische steden beschreven in de vorm van cirkels en regelmatige veelhoeken. Ook vestingsteden hebben vaak een regelmatige veelhoek als grondvorm. Juist omdat bastions een stompe vorm moesten hebben om minder kwetsbaar te zijn voor afbrokkeling bij artillerieaanvallen, beschouwden eigentijdse theoretici van de moderne vestingbouw de regelmatige veelhoek die de cirkel het dichtst benaderde als de meest ideale grondvorm. Historici van de stedenbouw zagen een overeenkomst in vorm tussen ideale steden enerzijds en ideale vestingen of citadellen anderzijds en negeerden inhoudelijke verschillen.³ Dit gold niet alleen voor traktaten over militaire architectuur die op eenzelfde wijze werden geïnterpreteerd als verhandelingen over ideale en utopiesteden, maar ook voor de gerealiseerde steden. Om die reden werd Palmanova (Italië), een zevenhoekige garnizoensstad met een radiaal stratenpatroon, vaak als een gerealiseerde ideale stad naar voren geschoven. Coevorden met een vergelijkbare platte-



Symbolische voorstelling van een versterkte stad in de vorm van de Hollandse Leeuw.

Uit: Adriaan Conflans, *Eenentwintigh verscheyden manieren van fortificatie*, 20 februari 1594

grond kwam daardoor vrijwel automatisch in dezelfde categorie terecht. In de literatuur over de Nederlandse stedenbouw was het Ed Taverne die in zijn proefschrift *In 't land van belofte: in de nieuwe stad* (1978) voor het eerst getracht heeft om de stadsuitleg in de Hollandse Republiek in de zestiende en zeventiende eeuw te verklaren vanuit het humanistische (vooral Italiaanse) gedachtegoed over de ideale stad.⁴

Er kunnen kanttekeningen worden geplaatst bij deze benaderingswijze.⁵ Hoewel er diverse steden in Nederland bestaan waarvan we aan de hand van voorstellingen en realisaties kunnen zeggen dat centraalplannen in ieder geval richtinggevend zijn geweest voor stadsuitbreidingen, kunnen we niet concluderen dat deze direct teruggaan op opvattingen over de ideale stad. In het geval van Palmanova en ook van Coevorden ging het niet om de verwezenlijking van één ideaalconcept maar waren de vorm en inrichting het resultaat van een compromis tussen verschillende planningsconcepten, gebaseerd op gedeeltelijk tegenstrijdige civiele en militaire uitgangspunten. Behalve dat er meerdere 'ideale' concepten aan zo'n plan ten grondslag konden liggen, kwam het ook voor dat idealen later werden toegevoegd. Willemstad, dat aanvankelijk als een militair bolwerk ter bescherming van Brabant werd geconstrueerd, kreeg later steeds meer een politiek-symbolische betekenis door de toevoeging van residentiële gebouwen, zoals het Prinsenhuis van Maurits. Gewezen is ook op het politiek-symbolische uitgangspunt van de zeven bastions hier die de namen van de Zeven Provinciën droegen, waarbij voor het gemak werd vergeten dat de eerste twee schetsen voor de garnizoensstad fortificaties toonden met vijf en met negen bastions. Theorie volgde vaak de praktijk. Daarom is onderzoek van de lokale omstandigheden onontbeerlijk

2 J. Grooten, 'Het kasteel van Coevorden in de zestiende eeuw', in: *Nieuwe Drentse Volksalmanak CII*, Assen 1985, pp. 1-20, p. 17.

3 C. van den Heuvel, 'Papiere Bolwercken'. *De introductie van de Italiaanse stede- en vestingbouw in de Nederlanden (1540-1609) en het gebruik van tekeningen*, Alphen aan den Rijn 1991, hoofdstuk 1.

4 E. Taverne, *In 't land van belofte: in de nieuwe stad. Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek, 1580-1680*, Maarssen 1978.

5 B. Kempers, K. Schmidt, 'In 't land van belofte: kunstgeschiedenis en sociologie', *Amsterdams sociologisch tijdschrift*, (1979), pp. 340-352. Zie verder Van den Heuvel, 'Papiere Bolwercken', pp. 19-20.

om de betekenis van ideaalplannen vast te kunnen stellen. De stedelijke fortificaties zijn in de loop jaren meestal getransformeerd of geheel verdwenen, zodat we zijn aangewezen op geschreven bronnen, tekeningen en kaarten.

Naar een IN DE JAREN 1593–94 SCHREEF DE SCHILDER Adriaan van Con-
 theorie van de flans een traktaatje over de vestingbouw met de titel *Eenentwintigh*
 Nederlandse *verscheyden manieren van fortificatie*, dat hij aanbood aan prins
 steden-, vesting- Maurits na diens geslaagde belegering van Geertruidenberg.⁶ Het
 en waterbouw laatste folio toont een vestingstadje in de vorm van een Hollandse
 Leeuw met een uitbeelding van de Nederlandse uitdrukking:
 'Als de vos de passie preekt pas op uw ganzen'. Met het andere
 opschrift, 'Niet te betrouwen den schoonen schijn, Is de beste
 middel om niet bedroghen te zyn', waarschuwt Conflans tegen
 misleiding. Echter, een nadere analyse van de inhoud van zijn vesting-
 bouwkundige voorstellen, die volgens het voorwoord bedoeld
 waren om 'aen te wijzen hoe dat men bequamelijck indt fortifi-
 cieren vaneenighe waterachtighe plaetsen ofte gronden omgaen',
 maakt duidelijk dat ze voor het merendeel ver afstaan van de alle-
 daagse praktijk in de Nederlanden. Niettemin bevat het werkje
 ook enkele experimentele varianten die wel inspelen op de Neder-
 landse situatie. Zo beschrijft het experimenten voor tijdelijke
 oplossingen die later in de Nederlanden zouden leiden tot plan-
 ningsmodellen in hoofdlijnen. Verder zien we in het traktaat de
 eerste pogingen om steden-, vesting-, en waterbouw in één theorie
 bijeen te brengen.

De bovengenoemde ontwikkeling van tijdelijke oplossingen naar planning in hoofdlijnen komt vooral goed tot uitdrukking in de verhandeling over de inrichting van legerkampen van Simon Stevin met de titel *Castrametatio. Dat is Legermeting*, van 1617. Hierin ontwikkelde Stevin een nieuwe theorie op basis van Griekse, Romeinse en byzantijnse legerkampen en eigen ervaringen als kwartiermeester van Maurits. Stevin stelt hierin voor om de behuizingen van de officieren op losse rechthoekige bladen te tekenen die vervolgens rondgeschoven konden worden in een raster

⁶ Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, Ms, 129 A 27. Zie ook, C. van den Heuvel, "De Huysbou en de Crijchshandel", Simon Stevins zoektocht naar een nieuwe Nederlandse theorie van de stad en haar verdediging', in: *De Zeventiende Eeuw*, 1 (1994), pp. 79–92.

dat op ware grootte moest bestaan uit blokken van 300 voeten breed gescheiden door straten van 50 voeten. Deze blokken konden in de lengte gevarieerd worden, naar gelang de vereiste omvang voor de officieren of legereenheden die erin ondergebracht moesten worden. Taverne heeft in 'Simon Stevin: theoreticus van het moderne krijgsbedrijf' de interessante these naar voren gebracht dat Stevins ontwerp voor het legerkamp de basis vormde voor het rasterpatroon van zijn ideale stad.⁷

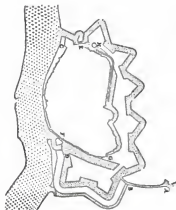
Het is niet bekend wanneer Stevin precies begon aan zijn traktaat over de ideale stad, getiteld *Vande oirdeningh der steden*, maar dit moet rond 1600 geweest zijn, eerder dus dan de verschijning van *Castrametio*.⁸ Hoewel er formele overeenkomsten zijn in de plattegronden van de ideale stad en het militaire kamp lijken beide terug te gaan op een gemeenschappelijk systeem waarin een rooster volgens de regels van de spiegelsymmetrie wordt samengesteld uit rechthoekige bouwblokken. Verder zijn er nogal wat inhoudelijke verschillen tussen de teksten van de *Castrametatio* en *Vande oirdeningh der steden*. Wat dat betreft sluit de beschrijving van het legerkamp dat een permanent karakter kon aannemen nauwer aan bij theoretische verhandelingen over militaire architectuur dan over ideale steden. Zo lezen we in *Architectura Militaris oder Fortification* (Leiden 1631) van de in Leiden opgeleide Pool Adam Freitag hoe een min of meer permanent legerkamp weliswaar het karakter van een stad kon krijgen, maar dit was dan wel een garnizoensstad. Ook de instructies die werden verstrekt voor de uitleg voor de eerste koloniale nederzettingen van de Hollandse Republiek staan inhoudelijk dichter bij de verhandelingen over de *Castrametatio* dan bij *Vande oirdeningh der steden*. Zelfs de instructie van de Amsterdamse kamer voor de w. i. c. voor Quirijn Fredrick van Lobberecht voor Nieuw Amsterdam, waarmee de kiem voor de wereldstad New York werd gelegd, sluit door het accent op militaire bouwwerken als het fort en het flexibele verkavelingssysteem veel meer aan op Stevins legerkamp dan op

7 E. Taverne, 'Simon Stevin: theoreticus van het moderne krijgsbedrijf', in: J. Sneepe e.a., *Vesting. Vier eeuwen vestingbouw in Nederland*, Den Haag 1982, pp. 25-29.

8 C. van den Heuvel, 'De Huysbou'. *A reconstruction of an unfinished treatise on architecture, town planning and civil engineering by Simon Stevin*, Amsterdam 2005.

zijn ideale stad met grote publieke gebouwen en een vorstelijk paleis.⁹

Een werk waarmee Stevin veel meer inspeelde op de situatie van de Nederlanden was *Nieuwe Maniere van Sterctebou door Spilsluysen*, dat in hetzelfde jaar als de *Castrametatio* verscheen, en waarmee het meestal is samengebonden. In dit werk ontwikkelt Stevin een theorie hoe door middel van een nieuw type schuursluizen, namelijk de spilsluizen, het water in havens op diepte kan worden gehouden. Tevens zet hij uiteen hoe een verdeling van grachten in binnen- en buitengrachten de toegang tot de stad tijdens een aanval moest kunnen tegengaan. Ten slotte deelt Stevin de Nederlandse steden typologisch in en geeft aan op welke wijze ieder type afzonderlijk verdedigd zou kunnen worden met de toepassing van spilsluizen. Zo vallen Amsterdam en Rotterdam onder de categorie steden bij zee of bij getijdewater en Woudrichem en Heusden onder de steden die gelegen zijn aan rivieren waar geen kleinere rivieren op uitkomen. Ook zijn er steden die zo ver verwijderd zijn van getijdewater dat er een legerkamp tussen gelegd kon worden, zoals Bergen op Zoom en Middelburg.¹⁰ De 'ideaalmodellen' aan het begin van dit boek dienen vooral ter illustratie. De eigenlijke theorie ligt besloten in de diverse typologische modellen die gebaseerd zijn op Nederlandse steden in verschillende landschappen waarbij water en fortificaties op diverse manieren worden ingezet ter verdediging van de stad. Voor het eerst in de Nederlandse vestingbouwtheorie worden ook voorstellingen van bestaande steden in de Nederlanden (Deventer en Vlissingen) en Frankrijk (Calais) opgenomen.



Deventer beschermd door spilsluizen.

Uit: S. Stevin, *Nieuwe Maniere van Sterctebou door Spilsluysen*, Rotterdam 1617

Het ideaalmodel uit *Van de ordeningh der steden* werd door Stevin hoogstwaarschijnlijk ingezet als leermiddel voor Maurits, aan wie hij vanaf 1593 les gaf. De door Stevin voorgestelde stad moet dan ook vooral als een didactisch model worden gezien om verschillende problemen die samenhangen met de inrichting en uitbreiding van de stad op een geordende wijze te presenteren. Hoewel de stad versterkingen heeft, zijn deze duidelijk ondergeschikt aan het ontwerp voor de stad. Stevin geeft nadrukkelijk aan het voorbeeld van Palmanova niet te willen volgen, omdat de onregelmatige verkavelingsvorm die het gevolg is van het gebruikte radiale stratenplan van de garnizoensstad niet geschikt is voor een stad voor burgers. Stevin houdt dergelijk zaken om didactische redenen gescheiden, 'op dat leeringh met gheen strijdning verduystert en worde'.¹¹ Toen Stevin ruim twintig jaar later zijn *Castrametatio* en *Nieuwe Maniere van Sterctebou door Spilsluysen* uitgaf, kon hij nauwelijks meer de leraar van de inmiddels veertigjarige Maurits zijn geweest. Maar Stevin was nog steeds Maurits' militaire adviseur en trok voortdurend met hem mee op zijn veldtochten. Dat tijdelijke versterkingen en de fortificatie van steden met behulp van het water en het landschap een belangrijkere plaats in zijn theoretische geschriften zouden gaan innemen, is niet verwonderlijk.

ONTWERPEN VOOR STADSUITBREIDINGEN en fortificaties gericht aan stedelijke bestuurders tonen, vergeleken met de voorstellingen van Stevin, slechts een partieel beeld. Dat wordt vooral duidelijk aan de hand van de reeks ontwerptekeningen en kaarten van de stad Utrecht die Taverne in zijn proefschrift opnam en die door hem en navolgers in verband werd gebracht met het concept

Beeld en werkelijkheid van de versterkte stad

9 F.C. Wieder, *De Stichting van New York in juli 1625. Reconstructies en nieuwe gegevens ontleend aan de Van Rapperd-documenten*, Den Haag 1925; F. Westra, 'Lost and Found: Crijn Fredericx. A New York Founder', *De Helve Maen*, 1 (1998), pp. 7-16.

10 S. Stevin, *Nieuwe Maniere van Sterctebou door Spilsluysen*, Rotterdam 1617, p. 57. Zie ook: 'Vanden Handel der Waterschuyring onses vaders Simon Stevin', postuum gepubliceerd door Hendrick Stevin in: *Wisconstich Filosofisch Bedryf*, Leiden 1667, pp. 46-51.

11 S. Stevin, *De Sterctenbouwing*, 1594, p. 8. Uit: *The Principal Works of Simon Stevin*, Amsterdam 1955-1966, p. 67

van de ideale stad.¹² Hoewel van het eerste omvattende plan voor de uitbreiding van Utrecht van de schilder/vroedschapslid Paulus Moreelse (ca. 1624) geen voorstelling bekend is, blijkt wel dat in bijna alle plannen die in de zeventiende eeuw voor de stad werden ontwikkeld geen sprake is van een synthese van steden-, vestingbouw- en waterbouwkundige aspecten. Plannen in opdracht van / of opgedragen aan het stadsbestuur tonen ruime regelmatige fortificatiegordels die weliswaar de beoogde stadsuitbreidingen omvatten, maar geen enkele relatie hebben met de stedelijke infrastructuur. De verdedigingswerken konden zo ruim opgezet worden omdat in de optiek van de stad, de Staten van Utrecht de kosten voor hun rekening zouden nemen. De ingenieurs die plannen maakten in opdracht van de Staten hadden geen oog voor stadsuitbreidingen en de fortificaties volgden veeleer de logica van zwakke plekken en inundaties in het landschap.

Deze tegenstelling kwam duidelijk naar voren in 1666, toen de bisschop van Münster de stad bedreigde. De Leidse ingenieur Petrus van Schooten maakte op uitnodiging van de Staten een puur militair plan waarmee Utrecht 'met de weynichste Bolwercken, Op het sterkste soude connen werden gefortificeert' en liet de kwestie van de stadsuitbreiding verder buiten beschouwing.¹³ Hugo Ruysch, die eerder met Moreelse had samengewerkt maakte twee geheel nieuwe plannen voor een verdedigingsgordel die nu geheel los was gedacht van de bestaande omwalling, waarin ook de stadsuitbrei-

12 Taverna, *In 't land van belofte*, hoofdstuk 6, en K. Jacobs, L. Smit (red.), *De ideale stad 1644-1988. Ideeënplannen voor de stad Utrecht*, Utrecht 1988. Zie verder M. Donkersloot de Vrij, *Kaarten van Utrecht. Topografische en thematische kartografie van de stad uit vijf eeuwen*, Utrecht 1989, cat. 95, 96 en 98.

13 Den Haag Nationaal Archief, VTH 3517, zie Donkersloot de Vrij, *Kaarten van Utrecht*, cat. 97.

14 Leiden, Universiteitsbibliotheek Collectie Bodel Nijenhuis P.40 N.82, zie Donkersloot de Vrij, *Kaarten van Utrecht*, cat. 95.

15 Leiden, Universiteitsbibliotheek Collectie Bodel Nijenhuis P.40 N.81, zie Donkersloot de Vrij, *Kaarten van Utrecht*, cat. 96. Donkersloot spreekt haar twijfels uit of het een authentieke handtekening betreft.

16 Leiden, Universiteitsbibliotheek Collectie Bodel Nijenhuis P.40 N.84, zie Donkersloot de Vrij, *Kaarten van Utrecht*, cat. 99.

17 Ed Taverna interpreteert Meysters plannen wel als concrete praktijk-gerichte voorstellen: Taverna, *In 't land van belofte*, p. 272.

ding, het 'warmoesplan', weer terugkeert. De eerste kaart, waarop Ruysch zich aanduidde als 'Professor in de Meetkunst' en die vermoedelijk op eigen initiatief werd gemaakt, toont een groot ovaal met 28 bastions die de voorsteden buiten de stadspoorten en bijna de gehele uitbreiding in het westen omsloot.¹⁴ Op de tweede kaart, met het opschrift 'lantmeter van Mijn Heeren de Staten over de provincie van Utrecht', lag het grootste gedeelte van de Bemuurde Weerd en ook een groter deel van het warmoesgebied buiten een iets kleinere cirkelvormige omwalling.¹⁵ Indien dit werk daadwerkelijk voor de Staten was bestemd, moet dit niet als een ideale synthese, maar eerder als een vruchteloos compromis worden gezien. De Staten zouden immers moeten betalen voor een fortificatiegordel met nog altijd 28 bastions zonder dat daarbij het probleem van de Bemuurde Weerd werd opgelost. Bovendien kreeg de stad een kleinere stadsuitbreiding. Geen van deze plannen werd echter ten uitvoer gebracht. Toch zou de ovale omwalling nog een keer terugkeren in de bekende prent van Eduard Meyster.

Met zijn 'Gerymde bedenckingsh, of ontwerp, om Utrecht op zijn schoonst, en sterckst te vergrooten', suggereerde de aristocraat, ook wel bekend als de dolle jonker, om civiele en militaire aspecten van de verschillende plannen te verenigen. Zijn ovale omwalling telt maar liefst dertig bastions en biedt voldoende ruimte voor ambitieuze stadsuitbreidingen.¹⁶ Hoewel Meyster zijn 'ontwerp' met zowel militaire als civiele argumenten trachtte te omkleden, zijn omtrek en indeling niet als één geheel gedacht. Aan Meysters plan ligt mijns inziens geen serieus nieuw concept ten grondslag.¹⁷



Regelmatische
fortificatiegordel
met 28 bastions voor
Utrecht door
H. Ruysch, 1666

Het is eerder een laatste poging om enkele voordelen van de plannen van Moreelse en Van Ruysch, die vanuit een verschillende optiek waren ontwikkeld, samen te brengen. Meesters bedenkingen op rijm zijn dan ook belangrijker voor de retorische vorm waarin de idealen op het gebied van de steden- en vestingbouw in de zeventiende eeuw werden gepresenteerd, dan voor de inhoud ervan.

Vlekken in het landschap: **inundaties** **VERSCHILLENDE OPDRACHTGEVERS** leidden niet alleen tot verschillende plannen maar ook tot verschillende beeldtradities. Daar waar het moeilijk was de uitlopende eisen in één kaart weer te geven, boden speciale atlassen die mogelijkheid wel. Een voorbeeld is het bandje met diverse voorstellingen van zeventiende- en achttiende-eeuwse plannen voor de stad Woerden en haar omgeving. Het besluit om Woerden te verbinden met de Oude Hollandse Waterlinie vroeg om samenwerking tussen meerdere overheden, de stad, de Staten en het grootwaterschap. De noodzaak hiervan nam alleen nog maar toe toen de bekende Nederlandse ingenieur Menno van Coehoorn (nog meer dan bij Stevin) het landschap als onderdeel ging zien van een nieuwe versterkingswijze. In zijn *Nieuwe vestingbouw op een natte of lage horisont* (1685) had hij al de theoretische grondslagen van deze vestingbouwkundige methode die gebruik maakte van inundaties gepropageerd. Hij paste deze methode in de praktijk toe onder andere in polders net buiten Woerden.

Ondanks het feit dat alles in dit plan met elkaar samenhang, werden de diverse voorstellen op zeer verschillende wijzen gepresenteerd. Zo bevatte een bandje van Woerden een weergave van het ontwerp van Menno van Coehoorn voor de inundatiewerken en achttiende-eeuwse varianten op zijn ontwerp voor de fortificaties met buitengrachten en ravelijnen. Bovendien bevatte het een ontwerp voor de aansluiting van het plan Menno van Coehoorn op de waterlinie en een historisch overzicht van verschillende voorstellen voor waterlinies (met zelfs een voorstel van 1671 voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die pas aan het begin van de negentiende eeuw zou worden gerealiseerd) getekend door de landmeter van Holland, Johan Philip Prevoost. Prevoost tekende ze in 1737 in op een vroeg-achttiende-eeuwse uitgave van een topografische kaart van de provincie Utrecht van Bernardus de Roy. Ten slotte bevatte het bandje nog een geometrisch ideaalplan voor een twaalfhoekige redoute groter dan Woerden zelf op een kwar-



Ontwerp
voor inundaties
door Menno
van Coehoorn
bij Woerden,
eind 17de eeuw



Fortificaties,
afwatering en
aansluiting op
waterlinie voor
Woerden naar
advies van Menno
van Coehoorn,
1701-1705



Ontwerp voor
twaalfhoekige
redoute aan de
Rijn op een
kwartier gaans
van Woerden,
begin 17de eeuw

tier gaans aan de Rijn en een gedrukte toelichting van 1725 bij ontwerpen voor de stedelijke fortificaties van Woerden.¹⁸

In de loop van de negentiende eeuw zou de scheiding in de vestingbouw tussen landschap en stad steeds meer vervagen. De Oude Hollandse Waterlinie van 1672 van de Biesbosch via Woerden naar Muiden zou worden verlegd naar de oostzijde van de stad Utrecht. Deze Nieuwe Hollandse Waterlinie bestond uit een gordel van stedelijke fortificaties en inundaties van ruim 85 kilometer lang. Verder zouden de stedelijke fortificaties door de toename van de reikwijdte van het artilleriegeschut steeds verder het landschap binnendringen. Gedetacheerde forten lagen soms op tien kilometer afstand van de stad. Kosten wogen niet meer op tegen de baten. Door verbeteringen in het geschut en de introductie van de brisantgranaat verouderden de versterkingen snel om in onze eeuw met de komst van vliegtuigen definitief hun oorspronkelijke betekenis te verliezen. De Vestingwet van 1874 maakte vele steden vrij om hun fortificaties af te breken en nieuwe stedelijke voorzieningen op de vrijkomende grond te realiseren. Dat wil niet zeggen dat daarmee een einde kwam aan militaire eisen aan de stad.

De onzichtbaar versterkte stad HET UITBREIDINGSPLAN van Utrecht van Holsboer en Berlage van 1921 toont duidelijk de zogenaamde Verboden Kringen, zones van 300 roeden waarin alleen tijdelijke houten huizen en boerderijen mochten worden gebouwd, die in geval van nood direct platgebrand konden worden.¹⁹ De Kringenwet van 1853 bleef van kracht tot 28 november 1963, terwijl de Inundatiewet van 1896 nog altijd rechtsgeldig is.

Fortificaties hebben hun betekenis als verdedigingsmiddel van de stad grotendeels verloren. Satellieten en (op het niveau van de stad) bewakingscamera's moeten bijdragen tot de veiligheid van de burger. Stedelijke fortificaties worden eigenlijk niet meer gebouwd; hoogstens worden hardboard 'ghost towns' opgetrokken als decor voor oefeningen van terreurbestrijding. Fortificaties werken alleen nog maar door als beeld in computerspelletjes of als onzichtbare onderlegger van representaties van de historische stad. Zo dienen

18 Leiden, Universiteitsbibliotheek, Collectie Bodel Nijenhuis P.15 N.101. Verder zijn er enkele losse ontwerpen van veelhoekige redoutes die bij de map horen; P.15 N.102-104.

19 Donkersloot de Vrij, *Kaarten van Utrecht*, cat. 105.

de zestiende-eeuwse militair-topografische kaarten van Jacob van Deventer als uitgangspunt van bijna alle digitale stadsplattegronden die van Nederlandse stadscentra worden ontwikkeld. De harde lijnen van fortificaties die geleidelijk oplossen in de vlekken van de inundaties worden vervangen door dots en pixels.

Nu fortificaties en de inundaties in het landschap de stad niet langer meer beschermen, vragen ze zelf om bescherming. De verdedigingswerken van Naarden werden na de opheffing van de vesting in 1926 juist op tijd voor sloop behoed. Het was het eerste wapenfeit van de Stichting Menno van Coehoorn. De stelling van Amsterdam werd als eerste onderdeel van de gehele Nieuwe Hollandse Waterlinie in 1996 toegevoegd aan de Werelderfgoedlijst van de UNESCO. De fortificaties versterken de stad nu op geheel andere wijze. In Maastricht gaan ze als onderdeel van het grootste Nederlandse Belvedere-project deel uitmaken van een woonparklandschap. De diverse linies en stellingen, de meest omvangrijke getuigenissen van het cultureel erfgoed in Nederland, ondersteunen het toerisme en de recreatie in en rondom de stad.

B

De ontworpen stad. Tussen ideaal en utopie

*The right kind of buildings,
built the right way in the right place for the right people –
this, and the right kind of city will built itself.*

FRANK LLOYD WRIGHT, *When Democracy builds*, 1945

VEEL IS ER NAGEDACHT en veel is er geschreven over de ideale stad. Indien de werkelijkheid al niet kan worden gedacht zonder woorden, dan moeten we wel accepteren dat het beeld van een ideaal en dus ook van een ideale stad beslist niet zonder woorden kan worden gedacht. En elke beschrijving van een mogelijke toekomst schiet natuurlijk steeds weer tekort. Uiteindelijk zouden we kunnen concluderen dat elke stad die ontworpen is een aspiratie is naar een ideale stad, naar een zekere mate van gelukzaligheid die voorbeeldig zou kunnen zijn voor allen. Realisme is niet altijd een overheersende eigenschap van de architect of stedenbouwkundige. Vandaar ook zijn interesse voor de utopie als ideale situatie. Sinds het eind van de achttiende eeuw verkeren idealen van totaliteit en universaliteit in een permanente crisis en in de twintigste eeuw verwerd de utopie vaak tot een »eitles Spiel mit leeren Möglichkeiten.«¹ Het idealisme verdween geheel. De tentoonstelling »Stadt und Utopie« in 1982 in Berlijn probeerde dat te illustreren en aan de kaak te stellen. In een acht jaar later gehouden tentoonstelling in Karlsruhe werd de historische, idealistische component van de utopie belicht onder de titel »Planstädte der Neuzeit«. Aan de hand van enkele theoretische beschouwingen en voorbeelden werd het denken over de ideale stad in de westerse samenleving gepresenteerd. In de catalogus definieerde Hanno-Walter Kruft de ideale stad als volgt: »Als Idealstädte sollen realisierte Städte verstanden werden, denen eine Staats- oder Sozialutopie zugrundeliegt, die von einem einzelnen oder einer Gemeinschaft entwickelt worden ist. Die Städte gewinnen ihren »idealen« Charakter dadurch, daß sie durch die ästhetische Reflexion ihrer Erbauer als formale Äquivalente der zugrundeliegenden Utopien angelegt

1 Reimar Klein, »Eine schwache messianische Kraft«. Überlegungen zum philosophischen Begriff der Utopie, in: *Stadt und Utopie. Modelle idealer Gemeinschaften*, Berlijn 1982, p. 9.

sind.² Kruft gaat in zijn aanpak dus uit van het gerealiseerde eindproduct en beschouwt dat als de vertaling van een utopie. Een van de kenmerken van de utopie is echter dat deze weinig realistisch is in zoverre dat deze op een bepaalde al of niet reformatoische of revolutionaire spanning staat met de werkelijkheid. In het boek van Robert Fishman over de meest geruchtmakende utopieën in de twintigste eeuw wordt dat duidelijk gemaakt.³ Toch stelt Fishman dat de idealen van zijn hoofdrolspelers belangrijk kunnen zijn met het oog op de huidige problemen. Dat Kruft door zijn feitelijke benadering de ideale stad als mentale constructie tekortdoet, is van secundaire betekenis. Bovendien zou door een analyse van de verschillende denkbelden van de ideale stad door de eeuwen heen zijn studie oever- en stuurloos worden.

Inzending van

Eliel Saarinen

voor de Canberra

prijsvraag,

1911

De stad is een complex fenomeen dat zich niet gemakkelijk in een omschrijving laat vangen. In feite is een definitie van de ideale stad moeilijk zo niet onmogelijk. Het beeld verwijst zowel naar een



idee als naar een ideaal, zowel naar een representatie als naar een werkelijkheid. Beide kunnen in de loop der tijd veranderen of zijn veranderd, hetgeen een definitie nog moeilijker maakt. Het idee van een ideale stad wordt onder meer bepaald door de bestuurders, de inwoners en de makers. In zoverre is de stad bij uitstek de belichaming van het collectief geheugen. In vele gevallen is het eindresultaat van hun dwangmatig willen een compromis, dat soms verre van ideaal kan zijn. Als denkbeeld is de ideale stad gerelateerd aan opvattingen van de meest uiteenlopende aard die aan een plan ten grondslag kunnen liggen en die het gevolg kunnen zijn van een al of niet intellectueel spel. Door de complexiteit, door de discrepantie tussen intentie en de vertaling daarvan in vorm, onttrekt ze zich steeds weer aan een definitie. We zouden kunnen denken dat de ideale stad een stad in continue transitie is. De ideale staat ervan wordt benaderd maar nooit bereikt, tenzij alle factoren onder controle kunnen worden gehouden, hetgeen ertoe zou kunnen leiden dat de absolutistische dictatorstaat de enige echte ideale stad is, tenminste vanuit het gezichtspunt van de dictator zelf. Of die dictator nu uiteindelijk de architect of stedenbouwkundige is, is van ondergeschikte betekenis. Velen hebben al kunnen vaststellen dat achter de utopie een onverbiddelijke logica schuilgaat en dat elke utopie ertoe neigt om een machtsdroom te worden, waarin onder meer radicaliteit en estheticisme gepaard gaan.⁴ Vanaf de Staat van Plato tot New Babylon van Constant Nieuwenhuis is de vrijheid van de voorgestelde nieuwe situatie toch altijd illusoir en dwangmatig opgelegd. Zoals Cees Nooteboom zei: 'De macht van iemand, die

2 Hanno-Walter Kruft, 'Utopie und Idealstadt', in: *Klar und Lichtvoll wie eine Regel. Planstädte der Neuzeit vom 16. bis zum 18. Jahrhundert*, Karlsruhe 1990, p. 32.

3 Robert Fishman, *Urban Utopias in the Twentieth Century*. Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, Cambridge (Mass.)/Londen 1982.

4 Bekendste voorbeeld is de filosoof Karl Popper in diens *The open society and its enemies*, vol. 1, Londen 1945, in het bijzonder hoofdstuk 9. Recentelijk nog heeft Hans Achterhuis in *De Erfenis van de Utopie*, Amsterdam 1998, het denken over de utopie (en dystopie) in kaart gebracht en vooral het inclusieve denken bekritiseerd. Fundamenteel voor ieder onderzoek naar de relatie tussen utopie en architectuur blijft de bespiegeling in: Manfredo Tafuri, *Ontwerp en Utopie*, Nijmegen 1979 (orig. 1973) en lezenswaardig is nog steeds: Lewis Mumford, *The Story of Utopias*, New York 1922.

al dan niet aan de hand van een vorst of onder de parapluie van een regering een stad mag veranderen of er zelfs een bouwen is fascinerend, en huiveringwekkend.⁵ Gelukkig blijft de ideale stad in vele gevallen toch niet meer dan een theoretische projectie van een project. Bovendien zijn vele literaire boeken waarin een utopie wordt beschreven – het is al dikwijls opgemerkt – uitermate saai en vervelend, enkele uitzonderingen, zoals Thomas Mores *Utopia* (1516), daargelaten. Wellicht had de vroegere Duitse Bondsprezident Theodor Heuß gelijk toen hij zei: »Die »Stadt der Zukunft« ist eine Utopie des phantasiestarken, des humanitären, auch des verstimmten Rationalismus, der den Vergangenheiten übelnimmt, daß sie einmal zeitbedingte Gegenwart gewesen sind und nicht bloß Zukunft sein wollten.«⁶

Perspectief DE STRIJD TUSSEN IDEE, model en werkelijkheid, tussen plan-
en narratief ning en de krachten die vervolgens op die planning inwerken, is beschreven in het boek *The Elusive City* van Jonathan Barnett.⁷ Barnett gaat in op de relatie tussen de ruimte en de stad en wijst op het belang van het perspectief als ordenend principe. Inderdaad legt het perspectief vele onzekerheden vast die het mogelijk maken om de toekomst als maakbaar voor te stellen. Met de komst van het perspectief is de positie en het referentiepunt van de mens in de wereld bepaald en dit zal in grote mate ook zijn geloof op de proef stellen. Maar naast het perspectief als vormbepalend mechanisme, het best vertegenwoordigd in de drie bekende panelen van een ideale, dat wil zeggen perspectivisch correcte, stad in Baltimore, Berlijn en Urbino, is ook het narratief een belangrijk onderdeel van de representatie van de ideale stad. De stad wordt verteld en geleidelijk uitgelegd. Regeringsvorm, leven en stadsplattegrond worden door middel van het woord aan elkaar gesmeed. Hoe boeiender de vertelling, hoe meer de vertolkte stad tot de verbeelding spreekt en deze stimuleert. De toekomst krijgt daardoor gestalte. Voorbeelden te over: van Atlantis tot Ypsilon, van Sforzinda tot Altruria of Broadacre, 'both a generous dream and rational plan', zoals Lewis Mumford het ontwerp van Wright beschreef. Op-

⁵ Cees Nooteboom, *Nooit gebouwd Nederland*, Amsterdam 1980, p. 14.

⁶ Theodor Heuss, »Die Stadt der Zukunft«, *der Architekt*, 1 (1964), p. 16.

⁷ Jonathan Barnett, *The Elusive City. Five Centuries of Design, Ambition and Miscalculation*, New York 1986.

vallend en tekenend is dat het in de Renaissance in de meeste gevallen om stadstaten gaat, waarin de ideale situatie beperkt blijft tot een welomschreven sociale levensvorm, namelijk de stad. Het politieke gedachtegoed dat in zulke stadstaten zijn neerslag zou kunnen vinden, is al vele keren door filosofen en historici beschreven. De vorm en de fysieke objecten die de stad uitmaken, zouden een afspiegeling moeten zijn van de nieuwe maatschappij met haar nieuwe bestaans- en omgangsmanieren. *Civitas en polis* moesten elkaar aanvullen. Vooral in Italië in de zestiende eeuw was er een ware vloed aan publicaties over de wijze, gelukkige, ideale en schone stad. 'Denn nur in Italien hat wie in der Antike der Staat in der Polis Gestalt gewonnen und in der Pluralität seiner städtischen Erscheinungsformen das Schicksal des Landes bestimmt.'⁸ Inderdaad kan het belang van het denken over de stad en haar ideale vorm in de vijftiende en zestiende eeuw niet worden overschat, hetgeen niet betekent dat eerdere tijdperken geen opvatting over de ideale stad kenden, maar deze pasten niet in onze veel later ontstane ideale visies.⁹ De Renaissance-architect staat aan de bakermat van het denken over de moderne stad als controleerbare vorm. De ideale stad werd een archetype, een abstract maar steeds aanpasbaar model voor het denken over de stad überhaupt.¹⁰ Politieke overwegingen stonden voorop. In een periode van crisis en economische teruggang, toen de adel de voorkeur gaf aan het platteland, verlieten experimenteerlustige denkers het intellectuele Latijn om in hun volkstaal een meer civiele staat of stad te schilderen waarin theoretisch gezien de kansen op ontplooiing voor een grotere groep aanwezig waren. Hun betoog over de stad was een uitvloeisel van het *ragion di stato*, het denken over verstandige politiek. In zijn boek over het maniërisme wijdt Manfredo Tafuri een hoofdstuk aan de utopie en de ideale stad, waarin naar voren

8 Aldus August Buck, 'Der Primat der Stadt in der italienischen Geschichte des Mittelalters und der Renaissance', in: A. Buck en B. Guthmüller (red.), *Die italienische Stadt der Renaissance im Spannungsfeld von Utopie und Wirklichkeit*, Venetië 1984, p. 20.

9 Zie bijvoorbeeld: Wim Boerefijn, 'Over de ideale uitleg van de stadsstaat circa 12de - 16de eeuw: misvattingen omtrent de "Renaissance" in de stedenbouw', *Bulletin KNOB*, 4/5 (2003), pp. 138-147.

10 Zie bijvoorbeeld: Philippe Cardinale, *L'invention de la Ville Moderne*, Parijs 2002.

komt dat de concepten tussen verschillende extremen schipperden.¹¹ Rationaliteit, wetenschap en ideologie vormden de drie polen die elk hun aantrekkingskracht zouden uitoefenen. Gerealiseerd werd de formele perfectie van de stad in de efficiënte verdedigingsmachine, los van enige politieke connotatie. Wetenschap en technologische innovatie wonnen het dan van ideologie, maar niet van verbeelding – hoewel deze vaak ook door functionele eisen bepaald was.¹² Zo wijst Horst de la Croix er nadrukkelijk op dat 'while many sixteenth century radial plans may create the superficial impression of being, no more than "geometrical exercises in pattern making", their basic components were always determined by functional considerations'.¹³ Dit geldt zeker voor, bijvoorbeeld, Nederland, waar 'ideale' oplossingen vaak werden verdrongen door realistische 'optimale' plannen.¹⁴ Om nog iets van de idealiteit te redden, sprak Geert Mak recentelijk in zijn inaugurele rede op verhalende wijze over 'de goede stad', waarin idealisme en praktijk aan elkaar gewaagd waren.¹⁵

Ideaalsteden in de periferie IN ITALIË HEERSTE ECHTER ZO AF EN TOE MEER EEN streven naar absolute perfectie. Palmanova is een bekend voorbeeld. Deze nieuwe stad bewijst dat stedenbouw in de zestiende eeuw een onlosmakelijke eenheid vormde met de vestingbouw. Als een naar voren geschoven militaire post van Venetië, die geheel door moerassige gronden was omgeven, zijn de regelmatige stadsplattegrond van Palmanova en zijn massieve verdedigingswallen alleen bepaald door militair-strategische overwegingen en niet of nauwelijks

11 Manfredo Tafuri, *L'architettura del manierismo nel cinquecento europeo*, Rome 1966, pp. 217–254.

12 Zie de bijdragen in: Klaus Berghahn en Reinhold Grimm (red.), *Utopian Vision: Technological Innovation and Poetic Imagination*, Heidelberg 1990.

13 Horst de la Croix, 'Military architecture and the radial city plan in the sixteenth century in Italy', *Art Bulletin*, XLII (1960), p. 289.

14 Zie: J. E. Abrahamse en H. Battjes, 'De optimale stad. Grondpolitiek, structuur en stedenbouwkundige theorie in de zeventiende-eeuwse stadsuitbreidingen van Amsterdam', *Amstelodanum*, 92 (2000), pp. 95–108. B. Bakker spreekt van de 'volcomen stadt', in: 'De stadsuitleg van 1610 en het ideaal van de "volcomen stadt". Meesterplan of mythe?', *Amstelodanum*, 87 (1995), pp. 71–96.

15 G. Mak, *De goede stad*, Amsterdam 2001.

door representatieve doeleinden. De representativiteit was gering. Anders ligt dit bij het metafysische Sabbioneta, waar, zoals Kurt W. Forster terecht opmerkt, 'stagecraft and statecraft' hand in hand gingen. Overal waant men zich op de bühne. De stad werd door de lokale heerser Vespasiano Gonzaga tot een theater gemaakt en het theater werd getransformeerd tot een stad. Deze dubbelzinnigheid is nog steeds de meest geheimzinnige aantrekkingskracht van het thans verslpen Po-stadje, waar de idealiteit van de representatie in het centrum is gelokaliseerd, namelijk in het paleis en het theater.¹⁶ In een merkwaardig stadje als Richelieu, dat in tegenstelling tot vele andere ideale steden een vierkante plattegrond heeft volgens de leer van Dürer en 'le plus beau village de l'Univers' moest worden, maar in feite een spookstad werd, was de militaire component nauwelijks aanwezig. Het had, zoals de meeste studies aangeven, alleen maar *Abbildcharakter*: de gehele planning moest de generationaliseerde structuur van de maatschappij verbeelden. Albert Brinckmann spreekt terecht van een feodale stad.¹⁷ Hoe verschillend is Richelieu van die andere kardinaalsstad, Pienza, die ook wel als een utopische gedaante en als monument voor een paus wordt bekeken, maar een veel grilliger plattegrond kent. Volgens Krufft mislukte deze creatie, omdat paus Pius II niet 'von einer staatstheoretischen noch von einer sozialen Idee ausging, sondern seiner Mitwelt das Monument einer subjektiven, ästhetisierten Welterfahrung aufzwang'.¹⁸

Wat opvalt als we door de geschiedenis gaan, is dat vrijwel alle pogingen om een ideale stad te creëren werden gedaan in de periferie. In zijn urbane dimensie is de ideale stad toch ook sterk anti-urbaan. De poging om een ideaal te scheppen vindt vaak in de wildernis plaats, verafgelegen van storende en corrumperende invloeden. Een interessante uitzondering vinden we in de wereld van Leonardo da Vinci, die een ideale stad bedacht met gescheiden, op verschillende niveaus gelegen 'mobiliteitsstromen' en daarmee de

16 De meest recente studies over Sabbioneta zijn: Gerrit Confurius, *Sabbioneta oder die schöne Kunst der Stadtgründung*, München 1984; Hanno-Walter Krufft, *Städte in Utopia. Die Idealstadt vom 15. bis zum 18. Jahrhundert*, München 1989, pp. 34-51.

17 Albert E. Brinckmann, *Stadtbaukunst. Geschichtliche Querschnitte und Neuzeitliche Ziele*, Berlijn 1920, pp. 35-39.

18 Krufft, *Städte in Utopia*, p. 33.

kenmerken van de grote stad omarmde.¹⁹ De ideale stad had, zoals Garin meerdere keren beweert, vooral rationele wortels. Pas met de Verlichting komt de nadruk op verbeelding te liggen en vinden er steeds sterker wordende verschuivingen plaats van de ideale stad naar de utopie.²⁰ Met de woorden van Ernst Bloch: 'erst der kapitalistische Kalkül, diese andere Seite der Warengesellschaft, hat rationelle Stadtutopien besonders zahlreich entstehen lassen'.²¹ Maakbaarheid vormt een vage maar niet onbeduidende scheidslijn.

Opvattingen over de ideale stad DE IDEALE STAD HOEFT echter niet uitsluitend door de makers te worden uitgelegd. In feite is het steeds weer noodzakelijk om een stad te vertellen. Daardoor krijgt ze een dimensie die voor haar eigen herkenbaar karakter van groot belang kan zijn. Een schrijver als Italo Calvino wordt tegenwoordig dikwijls genoemd wanneer het erom gaat om de verhalende kwaliteiten van een stad te onderlijnen. De onzichtbare steden worden bij hem tastbaar. Door literatuur worden ze op de kaart gezet. Dat ook bestaande steden steeds weer op een andere wijze kunnen worden gepresenteerd en geportretteerd, bewijst bijvoorbeeld de Amerikaanse schrijver James Howard Kunstler, die in meerdere boeken de moderne, en bovenal Amerikaanse, stad tot onderwerp heeft gekozen.²² Door zijn penetrerende blik snijdt hij het onderwerp aan stukken en weet beelden te scheppen die we in de meeste studies over steden tevergeefs zullen zoeken. En juist van deze laatste studies zijn er te veel. Elke psycholoog, socioloog of andere geleerde heeft tegenwoordig wel iets over de stad te melden. Kennis van de geschiedenis van het urbane verschijnsel lijkt daarbij volkomen overbodig te zijn, ja zelfs een hinderlijke bagage om een 'frisse blik' te ontwikkelen. Kunstler weet een frisse blik en een gedegen, maar toch zeer partiële kennis, tot een boeiend non-fictief verhaal te maken, dat niets bezit van de

19 Zie vooral de nog steeds briljante pagina's in: Eugenio Garin, 'Leonardo da Vinci e la città ideale', in: *Rinascite e rivoluzioni. Movimenti dal XIV al XVIII secolo*, Bari 1976, pp. 235–254.

20 Zie: Manfredo Tafuri, 'Giovanni Battista Piranesi, l'utopie negative dans l'architecture', *L'architecture d'aujourd'hui*, 184 (1976), pp. 93–108.

21 Ernst Bloch, *Das Prinzip Hoffnung*, Frankfurt a. M. 1973 (orig. 1959), p. 865.

22 James Howard Kunstler, *The City in Mind. Notes on the Urban Condition*, New York / Londen / Toronto / Sydney / Singapore 2001. Kunstler borduurt hier ten dele voort op zijn boeken *The Geography of Nowhere* en *Home from Nowhere*.

gekunsteldheid van vele 'meer wetenschappelijke' publicaties. Feit en fictie zijn in evenwicht, ondanks zijn eenduidige voorkeur voor New Urbanism. Ook in de publicatie *Tussen kant en wal* of in het werk van de Duitse slavist Karl Schlögel is er veel aandacht voor het narratief van de stad.²³ Terwijl Kunstler een harde, bijtende kritiek levert op de verschijningsvorm van de Amerikaanse stad, probeert bijvoorbeeld Christine Boyer op streng Foucaultiaanse wijze de relaties te ontrafelen die er bestaan tussen 'professional discourses, governmental institutions, administrative procedures, regulatory laws, legal concepts, architectural forms and plans, scientific statements, and moral proclamations'.²⁴ In haar optiek wordt de verantwoordelijkheid van de stedenbouwkundige of architect gereduceerd en onderdeel van een collectieve verantwoordelijkheid. Dat de door haar beschreven en gedroomde rationele stad in *Dreaming the rational city* uiteindelijk tot nachtmerries heeft geleid, kan zij, ondanks haar wetenschappelijke aanpak, nauwelijks verbloemen.

Voor historisch onderzoek naar de ideale stad, inclusief de droom van de architect, kunnen we nog steeds teruggrijpen op de summiere studie van Georg Münter uit de jaren twintig.²⁵ Het is trouwens opvallend dat architectuurhistorisch onderzoek naar opvattingen over de ideale stad vooral uit de Duitse wereld komt. Een uitzondering vormt het schoolse boek van Helen Rosenau, waarin getracht wordt een helder maar beknopt overzicht te bieden van de ideale stad in religieus, sociaal en architectonisch opzicht.

23 Pieter Uyttenhove (red.), *Tussen kant en wal. De 19de-eeuwse gordel van Antwerpen: elementen voor een cultuur van de stad*, Antwerpen 1993. Karl Schlögel, *Im Raume lesen wir die Zeit*, München/Wenen 2003. De werkwijze van Schlögel moet niet verward worden met de 'spatial history' van bijvoorbeeld Paul Carter. Het vertellende element moet wetenschappelijk onderbouwd worden en niet slechts verhaal blijven, zie: Keith Windschuttle, *The Killing of History. How literary critics and social theorists are murdering our past*, New York/Londen/Toronto/Sydney/Singapore 1996.

24 M. Christine Boyer, *Dreaming the Rational City. The Myth of American City Planning*, Cambridge (Mass.)/Londen 1983, p. xl. Ook in haar later werk legt Boyer sterk de nadruk op de narratieve aspecten en kwaliteiten van de stad. Haar vertellingen neigen sterk naar operationalisme.

25 De dissertatie van Münter uit 1928 verscheen in 1929 in het door Werner Hegemann uitgegeven tijdschrift *Städtebau*.

Münter ging van de volgende definitie uit: »Die stadtbaugeschichtliche Forschung versteht unter dem Begriff Idealstadt eine vorgestellte Stadt, die in idealer Weise und gleichsam mathematisch-exakter, gesetzmäßiger Form die materiellen und ideellen Wünsche erfüllen soll, die eine bestimmte Zeit mit der Anlage einer Stadt verbindet. Das schließt nicht aus, daß manche solcher Stadtideale auch realisiert wurden.«²⁶ Voor Rosenau, die in de jaren vijftig de geschiedenis en de configuraties van het ideale stadsbeeld onder de loep nam en als het ware een architectuurgeschiedenis schreef met de stad als onderligger, is de ideale stad 'a religious vision, or secular view, in which social consciousness of the needs of the population is allied with a harmonious conception of artistic unity'. Voor haar is de ideale stad het resultaat van een zoeken naar artistieke perfectie, en, zoals ze aangeeft, 'the consistent striving for perfection is a clear indication of the recurrent human desire to attain a state in which conditioned necessity is replaced by liberty and harmony'.²⁷ Het zal niet verbazen dat Rosenau ook aandacht had voor de sociologische en psychologische aspecten van de ideale stad. In haar conclusies signaleert zij dat de huidige situatie een uitdaging vormt in meerdere opzichten. In een nogal tegenstrijdige zin wordt dat als volgt verwoord: 'Now that international communications make a universal conception almost inevitable, the emphasis on the uniqueness of siting and the importance of varying social backgrounds are being consciously emphasized.'²⁸ De starheid van de plannen verdwijnt en een flexibiliteit en dynamiek is er voor in de plaats gekomen. Maar ideële concepten vormen nog steeds de grondslag voor het opereren.

In Nederland schreef Len de Klerk een helder overzicht van de ideale stad uitgaande van het citaat van Lewis Mumford: 'de eerste stap bij een volwaardige planning is het instellen van een onbevangen onderzoek naar het ideaal'.²⁹ Gedacht als handleiding voor de planologie moest het boek bijdragen aan 'de emancipatie van mensen' en ervoor zorgen dat 'theorie en praktijk, ofwel utopie

26 Georg Münter, *Die Geschichte der Idealstadt von 1400 bis 1700*, Berlin 1957 (orig. 1928), p. 7.

27 Helen Rosenau, *The Ideal City. Its Architectural Evolution in Europe*, London/New York 1983 (orig. 1959), p. 3.

28 Idem, p. 182.

29 L. A. de Klerk, *Op zoek naar de ideale stad*, Deventer 1980, p. 9.

en eutopie' niet van elkaar vervreemden. Tegenwoordig beseffen we echter maar al te goed dat idealisme misplaatst is en dat van al die dromen maar weinig over blijft. Slechts voor de beeldwerking hebben we nog interesse, getuige het boek van Ruth Eaton.³⁰ Een stad groeit en verandert steeds weer. Ze moet in staat zijn het toneel te vormen van aperte tegenstrijdigheden, maar de vraag is wat precies de stad doet groeien en veranderen. Wanneer we kijken naar de geheel uit het niets ontstane (hoofd)steden zoals Brasilia, Canberra en andere, dan wordt ons duidelijk dat een stad zich niet in een fysieke gestalte laat vangen maar het resultaat moet zijn van talloze verlangens en verbeeldingen. Dit is zeker niet het geval bij de talloze steden die thans uit het niets in het niets worden geparachuteerd in China, India, Maleisië, Zuid-Korea of Kazachstan.

CANBERRA WERD ONTWERPEN tijdens de hoogtijdagen van de Europese stadsbouwkunst. Toch heeft de problematiek rondom Canberra pas de laatste jaren de aandacht van historici getrokken.³¹ In 1954 schreef Robert Garran over de Australische hoofdstad Canberra: 'Canberra is more than a city, it is an idea; and as the city grows, the idea grows with it.'³² Dat idee was vrijheid en democratie. In 1911 was een internationale prijsvraag uitgeschreven, waarbij verschillende feiten verhinderden dat het echt een internationale prijsvraag kon worden. Thans is duidelijk dat vooral aan deelnemers uit de Engelstalige landen de voorkeur werd gegeven en in de debatten over bijna elk facet chauvinistische tonen overheersten. Alleen al de keuze van de locatie was een enorm probleem geweest en was het gevolg van een compromis dat niettemin velen tevreden stelde. De minister van Binnenlandse Zaken, King O'Malley, riep uit: 'When I viewed the site [...] it seemed to

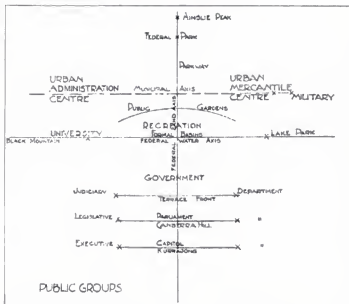
Verlangens en
verbeeldingen

30 Ruth Eaton, *Ideal cities: Utopianism and the (Un)Built Environment*, Londen / Amsterdam 2002. Vooral het beeldmateriaal maakt dit boek bijzonder.

31 Zie: John W. Raps, *Canberra 1912. Plans and Planners of the Australian Capital Competition*, Melbourne 1997; Paul Reid, *Canberra following Griffin. A Design History of Australia's Capital*, Canberra 2002; Staphan V. Ward, *Planning the Twentieth-Century City. The advanced Capitalist World*, Chicester 2002 en Wolfgang Sonne, *Representing the State. Capital City Planning in the Early Twentieth Century*, München / Berlijn / Londen / New York 2003.

32 Zie: H. L. White (red. door), *Canberra. A Nation's Capital*, Sydney / Londen 1954, p. v.

Griffins diagram
voor de opzet
van Canberra,
1913-1914

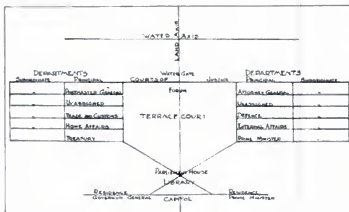


me that Moses, thousands of years ago, as he gazed down on the promised land, saw no more panoramic views than I did.' Daarom was hij er zeker dat 'This must be the finest Capital City in the world! The pride of time!' Later voegde hij daar aan toe: 'We hope this Capital will never be the headquarters of an intriguing tyranny, or a modern military despotism, and therefore consecrate it to the spirit of human freedom and national unity, trusting that the light of happiness may for ever shine upon it.'³³ Met andere woorden een moderne ideale stad, waar, om met Ernst Bloch te spreken, vrijheid en orde heersen!

Ondanks alle felle discussies over de legitimiteit van de prijsvraag in binnen- en buitenland kwamen 140 inzendingen binnen. Uit de Verenigde Staten hadden onder anderen Walter Burley Griffin en Bernard Maybeck een ontwerp ingestuurd, uit Finland wist Eliel Saarinen een plan in te sturen, maar uit Duitsland en Oostenrijk, toch de landen van de grote stedenbouwprijsvragen, kwam geen enkele inzending.

Griffin, een oud-medewerker van Frank Lloyd Wright, won uiteindelijk de eerste prijs.

³³ Wolfgang Sonne, *Representing the State. Capital City Planning in the Early Twentieth Century*, München / Berlijn / Londen / New York 2003, p. 152 en 182.



Griffins diagram
voor de opzet
van het overheids-
district,
1913-1914

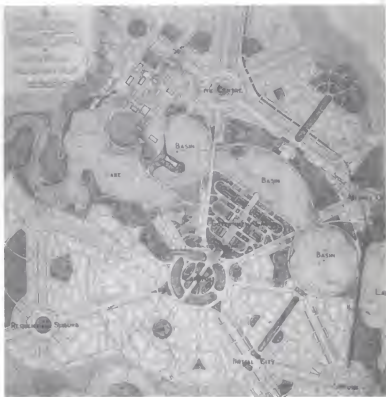
Hij voldeed het best aan de verwachtingen die de Australiërs van de architect van hun hoofdstad hadden. De uitgever van het nationale tijdschrift *Building* gaf daaraan uiting toen hij schreef: 'Griffin is a progressionist possessed to the full of that freedom of thought and action which harmonises so admirably with the aims and aspirations of this free and maturing nation – the country with "the clean sheet".'³⁴ Griffin stond voor democratische architectuur zoals Sullivan en Wright die propageerden. Maar Griffin bleef bovenal een buitenlander en kon zijn opvattingen slechts met enorme moeite geaccepteerd krijgen. Ondanks grote verschillen heeft het ontwerp van Canberra ook wel iets gemeen met bijvoorbeeld de ideeën van Otto Wagner over de grote metropool uit 1911. Wagner ging uit van een grid en een modulair ontwikkelingsmodel dat aan de stad een ongelimiteerde groei zou toestaan.³⁵ Griffin probeerde uit te gaan van de natuurlijke omstandigheden en projecteerde daarop zijn beeld van een City Beautiful en Garden City. Met dit compromis probeerde hij een antwoord te geven op de polemiek die in 1910 de Town Planning Conference in Londen had beheerst. Op deze conferentie, die door de RIBA was georganiseerd, kwamen de tegenstrijdigheden tussen de aanhangers van de City Beautiful en de Tuinstadbeweging duidelijk aan het licht.

³⁴ George Augustine Taylor, 'Walter Burley Griffin – Rebel', *Building*, 11 oktober 1913, p. 47.

³⁵ Zie voor de ideeën van Wagner en zijn tijdgenoten: Eve Blau en Monika Platzer (red.), *Shaping the Great City. Modern Architecture in Central Europe, 1890-1937*, München/Londen/New York 1999.

De grote assen tussen de verschillende raderen in het plan van Griffin, de water- en landas, waren bepaald door de kenmerkende punten in het landschap, geheel in overeenstemming met wat O'Malley voor ogen stond: 'De federale hoofdstad moet zijn een machtige stad, innemend een beheerschende positie, met wijde vergezichten en bezittende eigenschappen die zich leenen tot het ontstaan van een schepping' die niet alleen monumentaal maar ook pittoresk moest zijn.³⁶ Vooral een imperialistisch aandoende monumentaliteit moest worden vermeden. Terwijl de architecte Marion Mahony Griffin Canberra later in haar manuscript *Magic of America* (geschreven na de dood van haar man in 1937) beschreef als 'the only really modern city in the world', hemelde Peter Proudfoot het ontwerp van Griffin op als een avant-gardistische voorloper van het expressionisme.³⁷ De vele diagrammen die Griffin voor de ontwikkeling van de stad maakte, onderstrepen het moderne karakter van zijn aanpak. Diagrammen verhogen immers het abstractieniveau en zijn minder aan tijdsinvloeden onderhevig.³⁸

Griffin, plan voor
Canberra, 1911



In de ogen van vele Australiërs werd Canberra een mislukking en niet een urbanisatie langs 'song lines'. De paradijselijke staat van het landschap werd aangetast door ingrepen die door halfslachtige beslissingen werden bepaald. De stad in de leegte werd slechts mondjesmaat gerealiseerd. Belangrijke, dominante gebouwen werden door architecten met uiteenlopende opvattingen ontworpen. De begin- en basisideeën van Griffin werden al snel met voeten getreden en het resultaat is wellicht de meest ideële stad van de twintigste eeuw, namelijk de suburb-stad, waar scheiding en vereniging van bepaalde activiteiten en houdingen in een geforceerde constellatie zijn ondergebracht. Door de steeds verder gaande incongruentie van ideaal en werkelijkheid en de eindeloze fragmentatie is Canberra de stad voor de paranoïde, schizofrene of anderszins beschadigde moderne mens. De hoofdstad van een nieuw land dat ondanks alle positieve publiciteit toch ook met alle problemen van de twintigste eeuw werd opgezaald. In Australië kwamen de beladenheid van Europa en de dromen van de Verenigde Staten als het ware samen. Canberra is een stad voor de auto. Totaal gefragmenteerd. Zowel om er te komen als om je er te bewegen is de auto een absolute noodzaak. Wolfgang Sonne concludeert: 'Canberra deteriorated into a shapeless and non-urban configuration over the course of the twentieth century, which allowed for problem-free car shopping and cosy nights in front of the television in single-family homes.'³⁹ Zelfs de Australiërs mijden hun hoofdstad en willen ons steeds weer doen geloven dat deze niet representatief is voor hun land. Canberra is de tot gevangenis

36 Geciteerd in: 'De Nieuwe hoofdstad van Australië', *De Bouwwereld*, 36 (1911), p. 284. Zie ook: K. F. Fischer, *Canberra: Myths and Models. Forces et work in the formation of the Australian capital* (Institute of Asian Affairs), Hamburg 1984. Fundamenteel blijven de observaties van Mario Manieri-Elia over Canberra in *La città americana dalla guerra civile al 'New Deal'*, Bari 1973, pp. 135-146.

37 Zie: Peter R. Proudfoot, 'The symbolism of the crystal in the planning of the design for Canberra', *Planning Perspectives*, 11 (1996), pp. 225-257.

38 Zie voor noties over de diagram van een 'confirmed modernist': A. Vidler, 'Type, Diagram. The City: Revisiting Paradigms of Design from Rossi to Koolhaas', in: *The European City. Architectural Interventions and Urban Transformations*, Delft 2005, pp. 26-35 en het diegrammenummer van Oase, 48 (1998).

39 Sonne, *Representing the State*, p. 188.

verworden tuinstad. Desondanks blijft het de radicale compromisstad die Kunstler zo wreed beschrijft, maar die het beste laat zien wat er in de twintigste eeuw met idealen kan gebeuren als ze door de harde werkelijkheid worden 'ingehaald', als ze door de complexiteit worden overwoekerd en vernietigd.

Al het rationalisme dat sinds de Renaissance het ontwerpen van steden grotendeels overheerst, heeft de voorspelbaarheid van ontwikkelingen nooit vergroot. Puinhopen blijven er over. De stad van het collectieve geheugen is een product van idealisme, en misschien louter van 'wishful thinking'. En slechts met veel en waarschijnlijk ontstellend naïef idealisme kunnen we 'recall, reexamine and recontextualize memory images from the past until they awaken within us a new path to the future'.⁴⁰ Maar juist dat is toch een van de werkzaamheden van een architect? Nieuwe, steeds weer nieuwe, afgesleten paden te vinden in werelden waarin nog niemand zich gewaagd heeft! De architect en stedenbouwer blijft een onverbeterlijke profeet, die om zijn boodschap te verkondigen gebruik kan maken van zowel een sprekende iconografie als een beeldende narrativiteit al naar gelang de omstandigheden.

40 Citaat uit: M. Christine Boyer, *The City of Collective Memory. Its Historical Imagery and Architectural Entertainments*, Cambridge (Mass.)/Londen 2001 (orig. 1994), p. 29. Merkwaardig genoeg gaat Boyer in dit boek dikwijls uit van het denken van zowel Foucault als Walter Benjamin, waarbij vooral haar gebruik van de laatste vervreemdend is.

C

De tuinstad

HET BEGRIP 'tuinstad' heeft vanaf zijn oorsprong voor verwarring gezorgd. Toen het rond de vorige eeuwwisseling opgang maakte, sloeg het direct aan in zowel de wereld van architectuur en stedenbouw, als in de kringen van investeerders, projectontwikkelaars en publieke besturen. Achter die aantrekkingskracht gingen echter verschillende oorzaken schuil. Georges Benoît-Lévy, die veel over de tuinstad publiceerde, bewonderde evenals vele andere hygiënisten vooral de synergie tussen het wonen en de natuur. Jean Barry noemde de 'tuinstad' in zijn boek *Les Cités-Jardins* (1910) letterlijk een 'stad in een tuin'.¹ Raphaël Verwilghen en andere hervormers legden eerder de nadruk op het principe van de huurderscoöperatie. Deze zou de 'geest van solidariteit en collectief bezit aanwakkeren'.² Ook aan de tuinstadideeën van de Franse stedenbouwkundige en sociaal hervormer Henri Sellier lag een sociale utopie ten grondslag. In de door hem ontwikkelde 'cité-jardin' van Suresnes vormden de vele gemeenschapsvoorzieningen tevens het sluitstuk van het stedelijke leven.

De zoektocht naar een 'nieuwe vorm van gemeenschap, vanuit het platteland ontwikkeld, helder, keurig, eerlijk en vitaal'³ dreef vele volkshuisvesters, onder wie de directeur van de Gemeentelijke Woningdienst Amsterdam, Arie Keppler. Hij gaf de aanzet tot een concept van ruimtelijke overzichtelijkheid en autonomie, dat het toeliet om eigen regels op te leggen en de bewoners in een keurslijf van gedragscodes te dwingen. Voor de koolmijnen en andere grote industriële bedrijven, betekende dit concept een nieuwe vorm van controle van hun arbeiders: deze konden nu gehuisvest worden in een door het bedrijf ontwikkelde kolonie, kamp of 'company-town'.

Aanhangers van de Duitse Gartenstadt-beweging, zoals Hans Kampffmeyer en Paul Schmitthenner, prezen de tuinstad vanuit een nostalgisch verlangen naar de hechtheid van het dorp. Vele

1 J. Barry, *Les Cités-Jardins. Villas et Cottages*, Hasselt 1910, p. 4.

2 R. Verwilghen, 'Le problème foncier', in: *Conférence nationale de l'habitation à bon marché*, Brussel 24-26 april 1920, p. 8.

3 W. Creese, *The search for environment: the garden city - before and after*, New Haven/Londen 1966, p. 190.

Belgische ontwerpers (Moenaert, Puissant, Van Reeth) deelden dit gevoel, maar grepen voor hun tuinwijkprojecten liever terug naar het model van het begijnhof. De Belgische architect Louis van der Swaelmen, de Engelse Barry Parker (in Wythenshawe) en de Duitse Bruno Taut (in Falkenberg) zagen de tuinwijkontwikkeling vooral als de gedroomde gelegenheid om een meeromvattende landschapsfiguur tot stand te brengen. Hun uiteengelegde woonkernen en parkways creëerden een soort tussenvariant die de compacte stad met de agrarische omgeving verbond. De planners R. Eberstadt, Paul Wolf en Patrick Abercrombie voegden de tuinwijken liever samen tot stedelijke nederzettingen, waarin het landschap in de vorm van groenstroken doordrong. Voor Ebenezer Howard en de Garden City Association, de grote 'bedenkers', was de tuinstad vooral een economisch haalbaar model voor collectieve grondexploitatie, bedrijfsmatige onafhankelijkheid en beheersbare samenlevingsopbouw.

DEZE UITEENLOPENDE interpretaties wijzen op de meervoudige betekenis die het concept van de tuinstad al bij aanvang kenmerkt. De meervoudigheid verklaart waarom de tuinstad in zijn toepassing zo universeel is aanvaard. Het concept leverde een uitweg voor de soms tegenstrijdige doelen en verwachtingen die aan de massale stadsontwikkeling van het interbellum ten grondslag lagen. Meer dan Howard, die in eerste instantie het zelfbedruipende karakter van de verzelfstandigde tuinstad beklemtoonde, staat Raymond Unwin symbool voor die meervoudige interpreteerbaarheid. Zijn *Town Planning in Practice* borduurt voort op de pittoreske vormelijkheid van Camillo Sitte en bouwt tevens aan de systematisering van een ontwerpvocabularium. Het boek biedt een stevig pleidooi voor collectief gerunde gemeenschapsvoorzieningen en tegelijkertijd een uiterst scherpe analyse van topografie en morfologische context. Het geeft concrete aanwijzingen voor het oplossen van straathoeken en dwarsprofielen, én bouwt een degelijke argumentatie op voor de hiërarchische distributie van verkeer en diensten. Zo is Unwin zelf ook evenzeer grondlegger van de tuinstad Letchworth, als protagonist van de regionale ontwikkelingsvisie voor Groter Londen. Het intellectuele traject van zijn loopbaan is dus veel meer ambigu dan doorgaans wordt gesteld. Hij houdt niet vast aan standaardmodellen, maar kneedt deze volgens de omstandigheden, zoekend naar de meest adequate oplossing voor het gestelde probleem.

Unwins zienswijze heeft de tuinwijkgedachte tot op de dag van vandaag een vorm van actualiteit verleend. Het toepassingsdomein van de verzelfstandigde werk- en woonstad met omliggend agrarisch gebied zoals Howard die initieel had uitgedacht, was vanzelfsprekend vrij beperkt. De enkele New Towns die Howards gedachtegoed voortzetten, blinken door hun onwrikbaar geloof in de maakbare samenleving ongetwijfeld uit als ideologische hoogtepunten, maar blijven ondanks al hun geestdriftige polemieken beperkt tot een voetnoot in de geschiedenis van de stedenbouw. Het meer onbepaalde idee van de herkenbare woninggroep, opgericht in synergie met de natuurlijke omgeving en bedoeld voor een bewonersaantal dat een redelijk gamma van dagelijkse voorzieningen behoefde, is daarentegen in talloze varianten herhaald.

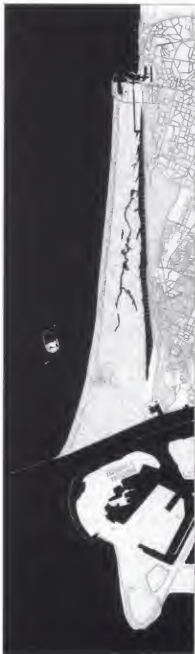
DE MEESTE VARIANTEN verbleken wanneer men ze confronteert met de archetypen van Hampstead Garden Suburb, Le Logis-Floreal of Vreewijk. Ze verschijnen daarom ook nauwelijks in architectuurhistorische publicaties. Die afwezigheid getuigt van een onwillekeurige discriminatie gebaseerd op afgekalvde authenticiteit en levert uiteindelijk weinig op. Het onderscheid tussen oervorm en bastaard insinueert immers dat men bij het ontwerpen van wijken zou kunnen volstaan met een slaafs herhalen van het initiële model. Terwijl het bij het bouwen en urbaniseren toch steeds gaat om een unieke opgave. De echte uitdaging ligt zodoende niet in de vergelijking tussen origineel en afstammeling, maar in het zoeken van een verklaring voor het feit dat de tuinwijkgedachte zich in diverse periodes en contexten in steeds andere gedaanten heeft bestendigd. De ideologische, esthetische of morele veroordeling van de geleidelijke verbastering maakt dan plaats voor een meer wetenschappelijke vraagstelling. Het gaat er om de beweegredenen te achterhalen die de opeenvolgende auteurs (waarmee naast de ontwerpers ook de producenten bedoeld worden) tot deze gemetamorfoseerde versies gebracht hebben, om een analyse van argumenten en motivaties.

Deze vraagstelling plaatst de stedenbouwkundige theorievorming van de laatste eeuw in een fundamenteel ander licht en leidt daarmee al snel tot de formulering van een integraal onderzoeksprogramma. De kans is immers groot dat een diepteverkenning van een groot aantal cases, gespreid over een brede tijdsband, een perspectief oplevert dat verder reikt dan de gebruikelijke hypothe-

ses die het ontstaan en de bekoring van de suburbanisatie moeten verantwoorden (de door auto en huishoudapparaten verzelfstandigde woning, de – gecreëerde – mythe van de onveilige stad, het rustgevend effect van de natuurlijke omgeving, enzovoorts). De suburbanisatie zou er waarschijnlijk als een bewust gepland stedenbouwkundig project eerder dan een ontwikkeling uit te voorschijn kunnen komen. Omdat die opgave het bereik van deze bijdrage overstijgt, houd ik mij aan de piste waartoe ik verwacht dat een dergelijk onderzoek kan leiden.

DE HISTORISCHE NAVOLGING van de tuinwijk lijkt gedetermineerd te zijn door een tweeledig spanningsveld. Aan de ene kant staat het concept van de verzelfstandigde woning, aan de andere kant dat van de zelfvoorzienende gemeenschap. Het zijn twee utopische vormen die steunen op twee verschillende mensbeelden: Frank Lloyd Wright tegen Le Corbusier, Engels tegen Proudhon, Cerdà tegen Morris, Olmsted tegen Sant'Elia. Zulke opposities plaatsen de beide utopieën echter als contrasten tegenover elkaar. Ze volgen het klassieke, door Françoise Choay⁴ getraceerde onderscheid tussen het progressief en cultuur-geïnspireerd samenlevingsmodel. Maar de meest tekenende eigenschap die de tuinwijk en haar navolgers kenmerkt, ligt precies in hun poging om die fundamentele tegenstelling te overstijgen. Howards plan om een nederzetting te creëren die tegelijk 'stad' en 'tuin' zou zijn, getuigt op de meest uitgesproken wijze van die ambitie. Hetzelfde streven vindt men terug in Unwins vocabularium van 'close', 'quadrangle', 'green' en andere typen oplossingen voor het groeperen van woningen. Zo ligt de verbinding van individu en gemeenschap ook aan de basis van het 'Hoefijzer' van Taut en Wagner in Berlin-Britz, het hybride woonblok van Brinkman en Van der Vlugt in Spangen, Giovannoni's fora in Sabaudia, of het naar binnen gekeerd stadsblok van Stein, Wright en Ackerman in Radburn, New Jersey. Iedere toepassing van of verwijzing naar het tuinwijkconcept, lijkt dit tweeledige voornemen in zich te verenigen. Het is geïnspireerd op de grondgedachte dat mens en collectiviteit, eigenheid en gemeenschapszin, autonomie en integratie in essentie samenhangen. Woning en wijk zijn dus niet tegenstrijdig, maar vormen

4 F. Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Parijs 1979, pp. 15–26.



West 8, groeifasen Duindoornstad,
ontwerp voor een hedendaagse tuinstad
bij Den Haag



de onafscheidelijke bestanddelen van een intrinsiek geheel. De ideale samenlevingsvorm slaagt er in een evenwicht tot stand te brengen tussen beide componenten. In alle tuinstadvarianten is de groep opgebouwd uit herkenbare elementen, die bij samenstelling een specifiek geheel creëren.

DEZE WEZENLIJKE KOPPELING van het individuele en het gemeenschappelijke, van de cel en het lichaam, gaat grotendeels verloren in de opbouw na de Tweede Wereldoorlog. Door de industrialisatie van de woningbouw komt – ondanks de opleving van ideeën over wijk en buurt – de nadruk te liggen op de monotone reproductie van de cel. Deze wordt ingepast in een directief en repetiteerbaar stedenbouwkundig kader. De vrijemarkteconomie reduceert vervolgens de collectieve sfeer tot enkele minimale voorwaarden van toegankelijkheid, aankoppeling aan leidingen en onderlinge afstand. De nederzettingsvorm groeit zo uit tot een herhaling van afzonderlijke bestanddelen die in hun zucht naar individualisering elke referentie naar samenhang trachten te vermijden. De hedendaagse stad gaat steeds meer op een quilt lijken, met sporadische clichés van stereotiepe stadsfragmenten geborduurd op een canvas van onafgebroken suburbanisatie.

Men kan echter niet ontkennen dat het tuinwijkidee in die diffuse stedelijkheid van vandaag opnieuw in alle hevigheid opduikt. Als reactie op de gangbare monotonie van het modernisme, zijn vanaf de jaren zeventig allerlei formele experimenten opgezet die de eigenheid van het fragment wilden beklemtonen. Van de 'nieuwe woonvormen' ging het naar de woonerven en de reproductie van stedenbouwkundige patronen uit de historische stad. Het architectonisch recept daargelaten, karakteriseren de meeste van deze wijken zich door hun relatief lage densiteit, hun integratie van tuinen en plantsoenen, hun zucht naar een eigen vormtaal. In de eerste beschouwingen is men daarom geneigd om zowel de 'New Urbanism'-woonprojecten (sociale gemeenschappen met eigen voorzieningen, red.) als de Vinex-wijken als de hedendaagse tegenhangers van de tuinwijken uit het interbellum te beschouwen.

Maar is het zo eenvoudig? Dé New Urbanism-wijk Seaside en de navolgers ervan refereren vooral aan de gesloten, op zichzelf gerichte gemeenschap. Ze streven naar de oase die in zichzelf voorziet. De verzelfstandiging van de suburbane woning wordt er uit-

gebreed tot het stadsdeel, zelfs het collectieve domein wordt geprivatiseerd. In de Vinex-wijken, waar de droom van de suburbane woning voor de meerderheid van de bevolking toegankelijk wordt gemaakt, is geen sprake van de uitsluiting die wijken als Seaside kenmerkt. Echter, juist door de afwezigheid van een dergelijk collectief isolement, verdwijnt ook het laatste spoor van gezamenlijk engagement. De Vinex-wijk vervalt zo tot een met overheidssteun gerealiseerd schoolvoorbeeld van suburbane woonuitbreiding. Ondanks de soms aanzienlijke inspanningen inzake planning en aanleg is vooral de zoektocht naar de eigen woning bepalend voor de vestigingskeuze. Van de intrinsieke samenhang tussen individu en gemeenschap die het tuinwijkconcept in essentie kenmerkt, is hier dus geen sprake.

BOVENSTAANDE EVALUATIE hangt echter samen met een impliciete beperking van het collectieve leven tot een welbepaalde territoriale omschrijving. In de hedendaagse netwerkstad bestrijkt de maatschappelijke activiteit nochtans een veel ruimer territorium. Howards zienswijze van de autonoom functionerende 'tuinstad' op een duidelijk afgebakend grondgebied, is vandaag meer dan ooit achterhaald. De mobiliteit heeft het verstedelijkte hinterland zodanig uitgebreid dat afbakeningen hun zin verloren hebben. De op nabijheid gesteunde gemeenschap is geleidelijk aan vervangen door de verstandhouding tussen mensen met dezelfde interesse. In die omstandigheden krijgt ook het tuinwijkidoom een volledig andere betekenis. Zijn verschijningsvorm wordt die van een difuus territorium waar stad en landschap in elkaar vervloeien en knooppunten van werk en voorzieningen de bewoner de mogelijkheid bieden zijn eigen activiteitenmenu en dagindeling samen te stellen. Bij wijze van boutade schilderde ik daarom België ooit af als één grote tuinwijk.⁵ Maar misschien is dat ook het uitgangspunt van de desurbanisatiemodellen die ondertussen in Nederland hun intrede doen?

5 M. Smets, 'La Belgique ou la banlieue radieuse', in: *Paysages d'architecture 1886-1986*, Brussel (Archives d'architecture moderne) 1986, pp. 33-35. En M. Smets, 'Die Belgische Garten-Siedlung: Das Stadt - Land - Kontinuum als nationale Politik', in: F. Bollerey, G. FehI, K. Hartmann (red.), *Im Grünen wohnen - im Blauen planen*, Hamburg 1990, pp. 440-447.

D

De New Town**Voorstel voor een architectuurhistorisch project**

IEDER JAAR VERDWIJNEN IN NEDERLAND duizenden woningen die slechts een half mensenleven oud zijn. De komende jaren zullen 100.000 woningen uit de naoorlogse periode gesloopt worden en vervangen door iets nieuws. In Midden- en Oost-Europa leeft 70% van de bevolking in naoorlogse buitenwijken of satelliet-steden; men schat dat voor de renovatie van deze Plattenbau-wijken rond de 350 miljard euro nodig is, wat voor 16 miljoen mensen werkgelegenheid zal betekenen.¹ Wereldwijd wordt in vele New Towns tegelijkertijd nagedacht over hoe de inmiddels als versleten en verouderd beschouwde steden gemoderniseerd kunnen worden. De schaal en de economische en sociale implicaties van deze operaties zijn enorm.

Tegelijkertijd worden vooral op het Aziatische continent groot-schalige nieuwe steden gebouwd in een tempo en een schaal die de bouw van de Europese New Towns van destijds verre overtreft. Bij het bouwen ervan zijn ontwerpers en beleidsmakers overtuigd dat deze miljoenensteden op een fundamenteel andere wijze gebouwd worden dan de nieuwe steden die men afbreekt in het oude Europa: dat men het nu beter weet. Niemand heeft echter onderzocht hoe het de oude New Towns sinds hun ontstaan is vergaan. Hier ligt een taak voor architectuurhistorici. Door te onderzoeken hoe de nieuwe steden werden ontworpen en gebouwd; hoe ze zijn getransformeerd door invloeden van buitenaf en binnenuit en hoe ze nu worden geherstructureerd, op goede en op slechte manieren, kunnen architectuurhistorici een bijdrage leveren aan een intelligentere ontwerp-, plannings en bestuursmentaliteit. Dat is de reden dat Crimson Architectural Historians het onderzoeksproject 'The New Town' is gestart. In deze tekst proberen we duidelijk te maken waarom we dit onderzoek doen, hoe we het denken uit te voeren en speculeren we over wat het zou kunnen opleveren.

IN EUROPA IS TEGENWOORDIG, in tegenstelling tot de periode kort na de Tweede Wereldoorlog, geen sprake meer van bevolkingsexplosies; voor de toekomst wordt zelfs een afname van de

Schitterende
mislukkingen

bevolking verwacht. Hier zullen eerder ›Schrumpfende Städte‹ dan New Towns als fenomeen hun entree maken.² Hoewel er in de laatste decennia maar weinig nieuwe steden zijn gebouwd, bestaat ook in de West-Europese landen een hele generatie van steden die in de jaren vijftig en zestig met een groot idealisme en vooruitgangsgeloof uit de grond zijn gestampt. De poldertuinstad Almere is een van Nederlands laatste New Towns (1970), maar wel één die zich actief met haar geschiedenis bezighoudt en met de oprichting van een New Towns Instituut zichzelf tot ongekroonde New Town-capital of the World heeft benoemd.

Wat deze generatie van naoorlogse Europese steden, die zeker enkele honderden leden telt, zo fascinerend maakt, zijn juist die karakteristieken die ervoor hebben gezorgd dat ze algemeen worden beschouwd als een mislukking. Ze zijn uniform, modelmatig, grootschalig, idealistisch; ze staan bol van de pretenties over de maakbaarheid van de samenleving. De New Towns vinden hun oorsprong in de Garden City-beweging van Ebenezer Howard, maar zijn door ontwikkelingen in bouw- en productietechniek en de nadruk op snelheid en kwantiteit tijdens de opbouwperiode van de Europese welvaartsstaten uitgegroeid tot een familie van grootschalige steden en stadsuitbreidingen, die zich als sprinkhanen over de gehele pre-globalistische wereld verspreidden. Buiten Europa waren dergelijke steden ook onderdeel van de kolonisatie en later de dekolonisatie in India en Afrika, van de opbouw van de socialistische welvaartsstaat Oost-Duitsland, van de opbouw van de stadstaat Singapore en van de industrialisatie van Siberië. New Towns zijn ondanks hun opvallende formele uniformiteit per tijdsbestek, instrumenten geweest in handen van extreem divergerende staatsbestellen en ideologieën.

IN IEDER LAND IS HET OORSPRONKELIJKE universele model dat aan de modernistische steden ten grondslag ligt, in meer of mindere mate vervormd naar de lokale culturele, klimatologische, economische en politieke omstandigheden. Natuurlijk wordt ook de individuele interpretatie zichtbaar van de desbetreffende master-planner, niet zelden ingevlogen vanuit een ander continent. Het is belangrijk om de gemeenschappelijke oorsprong van de New Towns te analyseren, maar vooral om de onderlinge verschillen

in de stedenbouwkundige concepten en de architectonische uitwerkingen bloot te leggen. De gemeenschappelijke ingrediënten omvatten allereerst het idee van stedelijk wonen in een groene omgeving en het idee van *community*, uitmondend in een 'neighbourhood unit', of de 'wijkgedachte'. Vervolgens is de New Town-planning gebaseerd op een idee over rationaliteit en efficiency, dat tot uiting komt in de survey vooraf, de scheiding tussen verkeerssoorten, een hiërarchisch systeem van wonen en verkeer, en massahuisvesting. De steden zijn meestal een vorm van blauwdrukplanning, die efficiënt moest zijn zowel in economisch, infrastructureel en sociaal opzicht; dat betekent dat ook in de organisatie van de kleinschalige leefomgeving en de publieke voorzieningen top-down en rationeel-efficiënt werd gepland. Toch was het mogelijk om met deze uitgangspunten steden te bouwen die zo verschillend waren als Cumbernauld (Groot-Brittannië) en Neo Beograd (Servië), of Tema (Ghana) en Sha-Tin (Hongkong).

Behalve de persoonlijke opvattingen en verschillende interpretaties van de stedenbouwkundigen waren het vooral ook de lokale politiek en bouwpraktijk die de – in oorsprong uniforme – New Towns mijlenbreed van elkaar deden verschillen. Grootschalige ontwerpen voor nieuwe steden werden vaak slechts gedeeltelijk uitgevoerd, vooral in die gevallen dat een buitenlandse architect verantwoordelijk was voor het ontwerp en plaatselijke architecten, instellingen en gemeentelijke diensten voor de uitvoering zorgden. De steden Bhubaneswar (India) of Korangi (Pakistan) zijn goede voorbeelden van steden die uiteindelijk zijn uitgegroeid tot hybride omgevingen met een volstrekt eigen karakter, ook al werd de basis ervoor gevormd door een geïmporteerd, uniform stedenbouwkundig concept.



Hoogvliet, Rotterdam

Maar ook als ze volledig volgens plan werden uitgevoerd, zijn de New Towns in de loop van hun bestaan natuurlijk gebruikt, aangepast, veranderd, kortom: het zijn echte steden geworden met een eigen identiteit, karakteristieken en geschiedenis. De bewoners ervan zijn veranderd, evenals de politieke of maatschappelijke factoren waarop het bestaan ervan was gebaseerd. In hoeverre zijn de New Towns als projectie van een ideale, gewenste samenleving passend gebleken voor het leven dat zich er ontwikkelde? In hoeverre kwamen de projecties van de planners overeen met de dromen en wensen van bewoners? Het gaat hierbij bijvoorbeeld om concepten als die van de wijkgedachte en de stempel, concepten over de relatie tussen collectief en individu, de relatie tussen wonen en werken en de symbolische en representatieve functie van architectuur en stedenbouw. Zo werkten in de Oost-Europese New Towns de symbolische onderdelen van de stedenbouwkundige structuur slechts zolang de communistische politieke structuur die ze representeerden bestond en werden diezelfde symbolen later het onderwerp van een heftige stammenstrijd tussen voor- en tegenstanders. Collectieve symbolen als het stadscentrum van het Schotse Cumbernauld, een brutalistische betonsculptuur, hebben zich in het Westen ontwikkeld tot symbolen van een afschrikwekkende anonimiteit en zijn daarmee tot de sloop veroordeeld. In de New Towns van Hongkong, met zijn hoge dichtheidscultuur, zijn dergelijke complexe, betonnen stadscentra tot een algemeen gewaardeerd model voor stadsontwikkeling uitgegroeid. In Nederland zijn de portiekflats veroordeeld als anonieme, mensonterende huisvesting; in Aziatische landen als Vietnam of India hebben de bewoners zich dezelfde flats volledig eigen gemaakt en zijn ze onherkenbaar gedecoreerd, versierd en verbouwd. De aanpassingen zijn soms puur vormtechnisch (parkeergarages die tot kerken zijn omgebouwd of shopping malls in oude fabrieken), maar hangen dikwijls samen met veranderingen in de maatschappij.

Maatschappij- EEN VAN DE MEEST INTRIGERENDE EN controversiële aspecten
vorming: van de naoorlogse modernistische stad is de maatschappijvormen-
Kabul en de kracht die haar werd toegekend. Dat was zo in Nederland, waar
Saint Louis een New Town als Hoogvliet werd gezien als een vormingsmachine waar aankomende stedelingen uit alle (plattelands)uithoeken van Nederland, die nog een ouderwets 'gesloten' maatschappijbeeld bezaten, werden opgevoed tot volwaardige medespelers in

de open maatschappij.³ Met andere woorden: het modernistische stadsmodel bracht democratie en emancipatie met zich mee. Bracht? In het hedendaagse Kabul wonen jonge koppels en alleenstaanden bij voorkeur in de hoogbouwflats van Mikrorayan, de door de Russische bezetters in de jaren zeventig gebouwde nieuwbouwwijk. Zij prefereren de galerijflats boven de traditionele woningen rond patio's en binnenplaatsen, die gericht zijn op 'extended families' waar de ouderen toezicht houden op het gedrag van de jongeren en met name de vrouwen. Mikrorayan biedt hun de mogelijkheid zich te emanciperen; de anonimiteit van de flats en de heldere scheiding tussen het private en collectieve domein garanderen meer vrijheid en zelfstandigheid dan de eindeloos gedifferentieerde en in elkaar overlopende kasbahruimtes. In de wijk wonen al sinds de Taliban aan de macht kwamen opvallend veel onderwijzers en andere verlichte Afghanen. Modernistisch geplande stroken, gebouwd door een totalitaire macht, spelen hier iedere dag weer een bescheiden rol in de emancipatie van jonge mensen in een extreem grimmige culturele context.

Het voorbeeld van Mikrorayan laat zien dat we de politieke en ideële ambities van de modernistische stedenbouw niet moeten gelijkschakelen met de ambities van de politieke systemen waar ze uit voortkomen. Modernistische steden hebben kennelijk een aantal maatschappijvormende kenmerken die intrinsiek verbonden zijn aan hun morfologie. Ze blijken effectief te kunnen zijn op geheel onverwachte momenten, los van de motieven waarom ze gebouwd werden. Het sonderen van de ideologische, politieke en maatschappelijke inhoud van de moderne stedenbouw is dus per definitie een kwestie van *fieldwork*, en niet van filologisch onderzoek.

Terwijl Mikrorayan werd gebouwd, speelde zich in de Verenigde Staten een proces af dat de verhouding tussen emancipatie en stedenbouwkundige structuren in een geheel ander daglicht stelt. Vanaf de jaren dertig werden in grote Amerikaanse steden projecten gebouwd volgens moderne stedenbouwkundige en soci-

3 Voor Crimson Architectural Historians is het onderzoeksproject 'The New Town' deel twee van een uitgebreide *reality check*. Deel één is 'WiMBY!', het project waarmee wij ons nu al zes jaar hebben verbonden aan de herstructurering van Hoogvliet bij Rotterdam. WiMBY! is voor ons de onderdompeling in de praktijk van het ontwikkelen van gebouwen, ruimtes, parken en kunstwerken in een complexe samenwerking met allerlei overheids- en marktpartijen.

ale principes, waar met name zwarte gezinnen goede huizen, scholen en parken kregen. De nieuwe hoogbouwwijken hadden een gevarieerde opbouw van *working class* en *middle class* gezinnen. Het maatschappelijke fenomeen dat deze *projects* tot de legendarische stedelijke nachtmerries maakte die wij kennen van hiphop-clips en politiefilms, was de emancipatie van de zwarten door de burgerrechtenbeweging in de jaren zestig. Toen in de grote steden de zwarte bevolking mocht en kon wonen waar ze wilde, verhuisde de middenklasse naar de suburbs en bleven alleen de armen, ouderen, alleenstaande ouders en werklozen achter in de *projects* en veranderden deze in hoog tempo in *getto's* en *no-go areas*. De beelden uit Clarence Steins *New Towns for America* met keurig aangeharkte parkjes en moeders met kinderwagens werden vervangen door de filmbeelden van het opblazen van het Pruitt-Igoe-complex van Yamasaki in Saint Louis. Terwijl in Kabul massawoningbouw de emancipatie dient, betekende in Amerika de zwarte emancipatie juist het einde van de massawoningbouw.

Deze twee voorbeelden laten zien dat een onderzoek naar de New Towns zal moeten openstaan voor controversiële gevolgtrekkingen, voor tegenstrijdig bewijsmateriaal en vooral voor heel veel context. Het streven naar een filosofische kern, naar een pure waarheid, of een theoretische essentie geven wij op; eerder zoeken wij naar een complex panorama van verhalen, dat ontlokt zal moeten worden aan de monotonie van de nieuwe steden.

Huidige staat HET NEW TOWN-PROJECT zal dan ook voor een belangrijk deel bestaan uit onderzoek naar hoe de universele modellen van de modernistische stad ontvangen zijn door de lokale cultuur en hoe de vorm door het gebruik is getransformeerd. Op dit moment worden de ongeplande transformaties van de wijken veelal beschouwd als mislukkingen en aantastingen van het concept en wordt er op allerlei manieren nagedacht over hoe de wijken nieuw leven in te blazen.

Door hun gemeenschappelijke leeftijd hebben veel New Towns en naoorlogse stadsdelen nu te kampen met dezelfde problemen. Vooral in West-Europa zijn de problemen van sociale aard: werkloosheid, criminaliteit, het ontbreken van sociale banden en een eenzijdige samenstelling van de bevolking. Er is sprake van een overmaat aan identieke, kleine woningen die niet aansluiten bij de huidige woningvraag en veel kostbaar openbaar groen.

De oplossingen die worden gezocht zijn niet overal hetzelfde: in Nederland vervangen de corporaties de flats door eengezinswoningen. In Frankrijk worden door de overheid grootschalige projecten ondernomen die de buitenwijken door onderlinge verbindingen van nieuw elan moeten voorzien en op kleine schaal wordt de openbare ruimte grondig heringericht. In Singapore zijn de New Towns van overheidswege volledig gerenoveerd met een nadruk op de (winkel)voorzieningen. In Denemarken worden bij wijze van vernieuwing *events* georganiseerd in plaats van bouwgrepen; in Schotland zoekt men de oplossing in de verkoop van huurwoningen aan bewoners. In Rusland vervangt men de gedateerde iconen van het communisme door gloednieuwe kerken en winkels. In krimpend Berlijn ziet men de toekomst van de Plattenbau-wijken in de samenvoeging van flatappartementen en sloop. In Amerika ten slotte zijn grootschalige sloopplannen gestart in het kader van het project HOPE 6.

Tot nu toe houden historici en ontwerpers zich vooral afzijdig van deze problematiek. In de westerse wereld bestaan er grofweg twee denkwijzen over de ideologische, maatschappij(her)vormende inhoud van de moderne stedenbouw. Er is een pragmatische stroming, met vooral aanhang onder ontwerpers en planners, die de New Towns afserveert omdat 'de wereld niet meer zo in elkaar steekt'. De huidige maatschappelijke agenda is anders dan die uit de naoorlogse jaren en daarmee hebben de modernistische stedenbouwkundige vormen en ruimtes afgedaan. Zij kijken naar de treurige staat van veel naoorlogse wijken in Nederland en Europa en worden bevestigd in hun mening. Dan is er een academisch-ideologische school, die zich bezighoudt met een steeds fijnmaziger onderzoek naar de theorievorming omtrent de moderne architectuur. De tekeningen en teksten van moderne architecten en stedenbouwers en theoretici uit de jaren twintig en dertig worden als Dode Zee-rollen onderworpen aan studie en commentaar. Wat beide scholen gemeen hebben, is dat ze de moderne stedenbouw naar een onbereikbaar en bijna mythisch verleden hebben verbannen. Beide bekijken de moderne steden vanuit een ver van 'de straat' verwijderd theoretisch perspectief. De academische school is zeer geïnteresseerd in de hedendaagse zeggingskracht van de idealen van het modernisme, maar bewijst deze geen dienst door haar eindeloze theoretische *close readings* van enkele teksten en enkele beelden. De pragmatische school heeft de moderne stedenbouw afgedankt,

terwijl er veel plekken op de wereld zijn waar van afdanken – in de zin van sloop en vervanging – geen sprake kan zijn. Beide gaan voorbij aan het feit dat de modernistische stedenbouw in vele landen nog steeds tot de dagelijkse werkelijkheid behoort. Dit is een van de belangrijkste redenen dat we in het New Towns-onderzoek gekozen hebben voor een internationale benadering.

Casus Islamabad ALS DEMONSTRATIE van waar het New Towns-onderzoek ons kan brengen, presenteren we hier de casus Islamabad, de nieuwe hoofdstad van Pakistan, gebouwd vanaf 1960. Van de vele nieuwe hoofdsteden die in de jaren vijftig en zestig werden ontworpen door modernistische architecten en stedenbouwers is het wellicht de minst bekende. De legendevorming die Chandigarh (Le Corbusier) en Brasilia (Lucio Costa) ten deel viel, bleef bij Islamabad uit. Constantinos Doxiadis, de planner en deels de architect van Islamabad, was in kwantitatief opzicht echter verreweg de meest succesvolle modernistische architect en planner van de twintigste eeuw. Vanaf de jaren vijftig was hij met een bureau dat honderden mensen telde over de hele wereld betrokken bij nieuwe steden en stadsuitbreidingen, met name in Afrika, Azië, Noord-Amerika en zijn vaderland Griekenland. Voor Bagdad, Riyadh, Khartoum ontwikkelde hij strakke, geometrische en grootschalige uitbreidingsplannen; Tema (Ghana), Islamabad en Marsa el Brega (Libië) werden vanuit het niets door Doxiadis ontworpen en gebouwd. Daarnaast maakte hij diepgravende ruimtelijke analyses en gedetailleerde groeiscenario's voor stedelijke regio's als Detroit, Rio de Janeiro en Athene.

Doxiadis stond met de krankzinnige reikwijdte van zijn oeuvre niet alleen; we zouden hem zelfs als een type kunnen beschrijven.

Isiarnabad, 1960

links: Maquette
van een standaard
woonwijk, Doxiadis
Ass., Isiarnabad
rechts: Generaal
Yahya Khan geeft
een toelichting op
het masterplan voor
Isiarnabad, 1960



Hij was een van de Europese architect-planners die de vruchten plukten van een wereldwijde Amerikaanse campagne in de periode van de Koude Oorlog om democratie te brengen naar landen in de Tweede en Derde Wereld. Walter Gropius en zijn Amerikaanse bureau TAC bouwden de nieuwe steden Yanbu en Jubail aan weerszijden van een oliepijplijn dwars door Saudi-Arabië en de universiteitscampus van Bagdad. De Oostenrijker Victor Gruen vond in Amerika de *shopping mall* uit, ontwierp daarna talloze revitaliseringsprojecten voor Amerikaanse binnensteden en maakte uiteindelijk het masterplan voor de Iraanse hoofdstad Teheran. Grote delen van de Iranese infrastructuur werden aangelegd door Europese ingenieurs die tijdens de New Deal ervaring in Amerika hadden opgedaan. CIAM-voorzitter Josep Lluís Sert ten slotte maakte vanuit zijn naoorlogse hoofdkwartier in Harvard uitbreidingsplannen voor onder andere Medellín, Bogotá, Lima en Havana en ontwierp de nieuwe steden Tumaco (Colombia), Chimbote (Peru) en Cidade dos Motores (Brazilië).

Deze architecten en stedenbouwers hadden gemeenschappelijke wortels in de vooroorlogse Europese modernistische beweging rond Le Corbusier en/of CIAM. Allen wensten zij aan hun werk een globaal vervolg te geven en wisten zij deze ambitie te realiseren in het kader van de Amerikaanse politieke en financiële investeringen in de Derde Wereld. Het is tekenend voor de interesses van de architectuurgeschiedenis dat er altijd meer aandacht is geweest voor de papieren ontmanteling van de CIAM door een kleine Europese avant-garde rond Bakema, Van Eyck en de Smithsons, dan voor de enorme stedenbouwkundige projecten die in dezelfde tijd gerealiseerd werden, door architecten die zichzelf zagen als fakkeldragers van CIAM. Constantinos Doxiadis vertegenwoordigt de meest extreme vorm van dit fenomeen.⁴

DOXIADIS' BETROKKENHEID bij Islamabad was indirect het gevolg van Amerikaanse ongerustheid over de chaotische omstan-

Mecenas
Amerika

4 Doxiadis zag zichzelf als de ware opvolger van CIAM en organiseerde zelfs in de jaren zestig jaarlijks een cruise over de Middellandse Zee met belangrijke denkers en ontwerpers om over de toekomst van de stad te praten, in navolging van de cruise waar de grondslag voor de charter van Athene werd gelegd in 1933. Zie: Mark Wigley, 'Network Fever', *Grey Room*, 4 (2001), pp. 82-122.

digheden in de Pakistaanse hoofdstad Karachi, direct na de afscheiding van India in 1946. Honderdduizenden vluchtelingen stroomden de stad binnen, bouwden hutten en krotten op elke open plek, of bewoonden tentenkampen in de berm van de straat. De stad groeide explosief van een half miljoen inwoners direct na de oorlog tot twee miljoen in 1950. Om de vluchtelingen te huisvesten werd door Sir Patrick Abercrombie een masterplan voor een ring van satellietsteden rondom Karachi gemaakt.⁵

De explosieve situatie in Karachi leidde tot scherpe aandacht van Amerikaanse diplomaten en politici. Pakistan en India waren landen die permanent heen en weer werden getrokken tussen de invloedssferen van Rusland en het Atlantische Westen. Stabiliteit, moderniteit en welvaart zou ze weerhouden van een 'afglijden' naar het communisme, zo werd gedacht. Daarentegen zouden chaos en rebellie door communistische provocateurs altijd gebruikt worden om de invloedssfeer van Rusland uit te breiden. De bemoeienis van Amerika was niet altijd direct; dikwijls speelden semi-particuliere Non Governmental Organizations een belangrijke rol. In het geval van Pakistan was de Ford Foundation als een van de eersten ter plekke; deze door de Ford Corporation opgerichte liefdadige organisatie richtte zich vooral op de versterking van landbouw, economie, onderwijs en huisvesting in derde-wereldlanden in Afrika en Azië. Het filantropische karakter ervan ging hand in hand met politieke doelstellingen en in meerdere opzichten werkte de Foundation zelfs als het verlengstuk van het Amerikaanse ministerie voor Buitenlandse Zaken, doordat ze betrokken was bij projecten die voor de officiële Amerikaanse overheidsinstanties te controversieel waren.

Ontwerp voor
een wijkcentrum,
Doxiadis Ass.,
Islamabad



De licht ontvlambare situatie in Karachi, waar het ontluikende zelfbewustzijn van diverse moslim- en etnische groeperingen een plaats moest zoeken in het overbelaste stedelijke gebied van Karachi, wenste de Ford Foundation met één grootschalig stedenbouwkundig project voor vluchtelingenhuisvesting te verhelpen. Als architect schoof het Doxiadis naar voren. Deze had als Europeaan, voormalige verzetsstrijder en fervent anticommunist een legitimiteit in Pakistan die een Amerikaan nooit zou verkrijgen; als voormalig minister in de Griekse regering bezat hij bovendien een organisatorisch talent dat een architect niet vanzelfsprekend heeft. In tegenstelling tot Costa, Niemeyer of Le Corbusier was hij minder geïnteresseerd in grote monumentale gebaren dan in het beteugelen van een onbeheersbaar lijkende stedelijke groei.

Binnen een jaar tijd bouwde Doxiadis Associates voor de vluchtelingen een uitbreidingswijk met 14.000 huizen: Korangi. Tegen het einde van 1959 waren 75.000 mensen uit de krotten in het centrum gehaald en naar de nieuwbouwwijk overgebracht, waarvan het stedenbouwkundige plan oogt als een fascinerende printplaat met een eindeloze herhaling van korte rijtjes huizen. Deze zijn gegroepeerd in buurten en vormen samen wijken met een eigen voorzieningskern, geheel volgens de regels van de Engelse New Town-planning, maar dan met een totaal andere bebouwing: hier geen portiekflats, hoogbouw en doorzonwoningen, maar een tapijt van kleine, eenlaagse patiohuisjes, gebouwd met de lokale groffe baksteen.

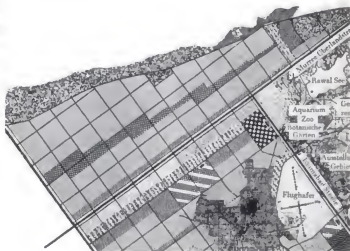
Het is interessant dat Doxiadis' plannen niet alleen het 'ergste' van de naoorlogse megalomanie en technocratie lijken te bezitten, maar dat ze ook attributen dragen die meer horen bij de architecten en theoretici van de 'alternatieven' uit de jaren vijftig en zestig, de leden van de Forumgroep en van Team X. In zijn wijken en woningbouw zijn niet alleen lessen verwerkt van de garden city movement uit de jaren tien en twintig, van de wijkgedachte-wijken in Nederland uit de jaren veertig en vijftig, maar wordt ook vooruit gekeken naar de semi-zelfbouwwijken en de etnische 'wereld'-architectuur van John Turner, Hassan Fathy en Aldo van Eyck.

5 Sir Patrick Abercrombie was hiervoor de adviseur en de kring van New Towns rond Karachi volgde hetzelfde model als die rond Londen. Zie: S. Nilsson, *The New Capitals of India, Pakistan, and Bangladesh*, Lund 1973.

Ekistics: NOG TIJDENS DE BOUW van Korangi besloot de militaire regering van Pakistan onder leiding van Ayub Khan dat Karachi niet de hoofdstad van Pakistan zou blijven. De stad was ten eerste te decentraal gelegen en bovendien te instabiel en explosief voor een regeringszetel. Er moest een nieuwe stad worden gebouwd, midden in Pakistan. Doxiadis werd door Khan aangetrokken als consultant voor een nieuwe locatie. Uiteindelijk koos men voor een plek vlak bij de oude stad Rawalpindi, in een klimatologisch ideale plek, tegen de groene berghellingen en boven de extreem dichte oude bazaarstructuur van Rawalpindi. Voor Khan was de nabijheid van Rawalpindi een voordeel omdat het een garnizoensstad was en dus bijna per definitie loyaal. Voor Doxiadis was de lege locatie ideaal, omdat het hem de gelegenheid bood zijn concept van 'Dynapolis' volledig uit te voeren.

Doxiadis bouwde niet alleen een oeuvre met megaproporties; hij 'bouwde' ook een hermetisch analytisch en ontwerpmodel, met een geheel eigen vocabulaire en instrumentarium, geheten *Ekistics. The Science of Human Settlements*.⁶ Met termen als Ecumenopolis, Dynapolis en Anthropolis omvatte hij de totale stedelijke ontwikkeling van de wereld in de volgende eeuwen. Kort gezegd komt zijn stedelijk model er op neer dat de wereld toegroeit naar een situatie waarin alle steden met elkaar verbonden zijn in een ruimtelijk netwerk van bebouwde corridors. Vanuit dit perspectief benaderde hij de concrete ruimtelijke opgaven en ontwikkelde een geheel eigen methode van stedelijke planning. Doxiadis zag dat

Masterplan voor
Islamabad,
met rechts onder
het bestaande
Rawalpindi,
Doxiadis Ass.,
ca. 1956



historische steden veelal een concentrische ontwikkeling hadden en dat dit zonder uitzondering leidde tot verstikking van het stadscentrum door autoverkeer en tot het ontstaan van een onaanvaardbare afstand van grote delen van de stad tot het centrum. In zijn ogen moesten steden zich daarom langs een of meerdere orthogonale assen ontwikkelen en moesten de stadscentra met de uitbreiding van de stad meegroeien. De stadsplannen van Doxiadis, zowel die voor bestaande als voor nieuwe steden, bestaan stevast uit een ontwikkelingsgrid dat aan enkele kanten een duidelijke begrenzing heeft, maar aan een of twee kanten open is voor verdere ontwikkeling, totdat de stad deel uitmaakt van het wereldomspannende Ecumenopolis.

DE NIEUWE HOOFDSTAD VAN PAKISTAN zou Islamabad heten, Stad van de 'Stad van de Islam' en daarmee symbool staan voor de eenheid van Islam de jonge progressieve islamitische staat aan weerszijden (toen nog) van het hindoeïstische India. In 1959 werd besloten tot de bouw van de stad, in 1960 presenteerde Doxiadis zijn eerste rapport en al in 1961 begon de aanleg. Dat Pakistan niet alleen door de Amerikanen, maar ook door de Russen – tevergeefs – werd gezien als een mogelijke bondgenoot, die door middel van ontwikkelingshulp gepaaid en verleid zou kunnen worden, kan worden afgeleid uit het feit dat Rusland vijfhonderd bulldozers schonk voor het effenen en bouwrijp maken van het heuvelige landschap op de plek van het toekomstige Islamabad.⁷

Hoewel Doxiadis het ontwerp van Islamabad uitlegde als een typisch Islamitische, Pakistaanse stad waarin de planningsprincipes van het modernisme waren aangepast aan de lokale omstandigheden op klimatologisch, religieus en cultureel gebied, laat het ontwerp zich op een grotere schaal ook lezen als een enorm Fremdkörper in de stedelijke tradities van Pakistan. Dit wordt vooral zichtbaar door het contrast met de zusterstad, het chaotische en ongeplande Rawalpindi. Doxiadis ontwikkelde een model waarin het stadscentrum van Islamabad harmonieus en zonder congestie zou kunnen groeien langs een centrale as met alle commerciële en kantoorgebouwen. Aan weerszijden van de as ligt een uitdijend raster dat langzamerhand gevuld zou raken met stads-

6 C. A. Doxiadis, *Ekistics. The Science of Human Settlements*, New York 1968.

7 Zie: Nilsson, *The New Capitals of India, Pakistan, and Bangladesh*.

delen van twee bij twee kilometer. Elk stadsdeel huist ca. 40.000 mensen en is ook hier weer opgebouwd volgens de typisch modernistische (of tuinstadachtige) hiërarchie van geometrische wijken en buurten met bijpassende voorzieningen, van de winkel op de hoek tot het winkelcentrum en de moskee. Het verkeer wordt buitenom geleid via ruim opgezette infrastructurele zones met brede boulevards en ongelijkvloerse kruisingen. Binnen in de buurten verdwijnt de auto in cul-de-sacs en overheerst de voetganger. Dit stedelijk systeem leidde tot een wigvormige stad die breder en weidser wordt naar het zuiden toe, weg van het regeringscentrum.

Voor de vormgeving van het regeringscentrum van Islamabad, en daarmee van Pakistan, nam Doxiadis afstand van recente voorbeelden in de regio. Hij verwierp de manier waarop eerdere hoofdsteden zoals New Delhi, maar ook Chandigarh, waren ontworpen met als hoofdmoment de representatieve administratieve en overheidsgebouwen. Doxiadis' stad werd ontwikkeld volgens de rationele regels van *Ekistics*. Volgens de koele lijnen van de wetenschap zou de architect organiseren en ordenen. Niet de monumentale gebouwen vormden de hoofdmomenten, maar de woningbouw en de sobere, moderne gebouwen waarin gewerkt en geregeerd werd.

De regeringsfunctionarissen die voor de representatieve gebouwen de architectenkeuze maakten, toonden echter een duidelijk andere voorkeur: zij kozen niet voor de simpele, humane architectuurstijl die Doxiadis voorstelde, en die zijn beslag kreeg in de geometrische abstractie van Arne Jacobsen of Louis Kahn (wier ontwerpen voor het parlamentsgebouw werden afgekeurd), maar voor de prepostmodernistische stijl van Edward Durrell Stone, die het presidentieel paleis ontwierp, en voor de eveneens herkenbare monumentaliteit van Gio Ponti, die de secretariaatsgebouwen en een groot hotel ontwierp. Deze gebouwen zijn wit en monumentaal, en suggereren een classicistische waardigheid, die is aangekleed met islamitische ornamentiek uit de Mughal-traditie. De keuze voor deze beroemde ontwerpers en de ligging van de gebouwen aan het eind van de centrale as zorgen ervoor dat het stedelijke systeem van Doxiadis culmineert in een twintigste-eeuws islamitische Acropolis, ingebed in het groen.

Het ongeplande CONVENTIONELE ARCHITECTUURGESCHIEDENIS brengt ons ongeveer tot dit niveau; we kunnen het ontwerp voor Islamabad beschrijven en het plaatsen in de context van Doxiadis' oeuvre. Dit

oeuvre kunnen we vervolgens inbedden in de bredere ontwikkeling van de stedenbouw in de twintigste eeuw en van de specifieke politiek-economische ontwikkelingen zoals de activiteiten van Amerikaanse instituties en het stichten van een nieuwe staat. Maar wat we vooral willen doen binnen het New Towns-project is het ontwerp en concept van de nieuwe steden confronteren met de gebouwde werkelijkheid en het leven zoals dit zich in de afgelopen decennia ter plekke heeft afgespeeld. Kort gezegd hanteren we een drietal eenvoudige vragen om de inventarisatie en het onderzoek vorm te geven: 1. Wat is het oorspronkelijke concept van de New Town en wat is daarin de verhouding tussen universalistische principes, individuele ontwerpers de lokale politieke en culturele omstandigheden? 2. Op welke manier is deze stad veranderd vanaf het moment dat ze bewoond en gebruikt werd? 3. Welke toekomstperspectieven worden er nu voor deze New Towns geformuleerd?

IN VERGELIJKING MET Chandigarh of Brasilia heeft Islamabad maar zelden bezoek gehad van architectuurhistorici of -critici. Maar hun beschrijvingen hebben één ding gemeen: zij kijken naar deze stad door de ogen van het masterplan en zien verschillen, onvolkomenheden, leemtes en ongeplande toevoegingen. Het plan wordt dus beoordeeld op de mate waarin het is uitgevoerd. Wanneer bepaalde onderdelen van het ontwerp niet of gewijzigd zijn uitgevoerd, wordt dikwijls de conclusie getrokken dat het plan niet paste binnen de specifieke culturele of economische context en daarom 'mislukt' is. In het beoordelen van een reële stedelijke situatie kijkt de architectuurgeschiedenis dus met de beperkte blik van het ontwerp en de ontwerper.

C.A. Doxiadis in bespreking met zijn medewerkers temidden van de toekomstige woonwijken van Islamabad, ca. 1960



Met het New Towns-project moeten we over de grenzen van de architectuurhistorische discipline kijken, bijvoorbeeld naar de sociologie en de antropologie, waar het empirisch onderzoek een grote en vanzelfsprekende betekenis heeft. Dat is een voorwaarde om de reële stedelijke situatie serieus te nemen en te analyseren. Voor beschrijvingen van hoe Islamabad zich uiteindelijk heeft ontwikkeld kunnen we terecht bij een aantal sociologische studies; deze zien het feit dat deze stad gepland is volgens een zeer specifiek model als slechts een van de achtergronden voor de maatschappelijke patronen en processen die zij hier aantreffen. Andere minstens zo belangrijke condities zijn bijvoorbeeld het kastestelsel, de vluchtelingenproblematiek en de economische groei.

Het Islamabad dat de bezoekers – of ze nu architectuurhistorici, sociologen of iets anders zijn – tegenwoordig zien, is inderdaad anders geworden dan Doxiadis had gepland. Als we dan toch door de ogen van het ontwerp kijken, zien we twee belangrijke ontwikkelingen ten opzichte van het plan. Zo was er een scherp contrast voorzien tussen de groene, open *parkways* en de dichtbebouwde woonsectoren. Omdat echter voor de laagste inkomens (de schoonmakers, chauffeurs, etc.) geen woningen werden gebouwd, hebben deze zelf iets gebouwd waar er maar plek was: vooral in de groenstroken tussen de wijken en langs de zorgvuldig ingepaste en opengehouden kreek en riviertjes die uit de heuvels naar beneden komen. Deze illegale nederzettingen heten *Katchi Abadi* en worden bewoond door 7 á 8 % van de totale bevolking van Islamabad.

Het tweede ongeplande fenomeen speelt zich af langs de centrale as van het plan, bedoeld als een lineair centrum dat organisch met de uitdijende stad zou meegroeien. Deze as heeft zich niet zozeer ontwikkeld tot een 'ruggengraat', waar mensen, goederen en diensten vanuit de verschillende sectoren elkaar ontmoeten, maar tot een door hoge gebouwen geflankeerde snelweg, dwars door Islamabad, die de sectoren van elkaar scheidt. Daarentegen zijn sommige van de subcentra in de sectoren zozeer gegroeid dat ze de rol hebben overgenomen die oorspronkelijk aan de centrale as was toebedeeld. Zowel de *Katchi Abadis* als de ontwikkelingen van het centrum zijn voorbeelden van ongeplande ontwikkelingen die Islamabad een ander karakter geven dan door Doxiadis was voorzien.

HET HOORT BIJ THE NEW TOWN dat we de stad die we bestuderen, beschouwen als een *bele* stad, inclusief de ongeplande delen.

Voor het kunnen begrijpen van de ruimtelijke en functionele wetmatigheden van de 'spontane' ontwikkelingen moeten we gebruikmaken van architectonische en stedenbouwkundige middelen: cartografie, reductietekeningen, plattegronden, doorsneden en ruimtelijke diagrammen. Er bestaat een ware catalogus aan architectonische en stedenbouwkundige analysetechnieken, van de 'typomorphologie urbaine' van André Chastel, Bruno Fortier en Antoine Grumbach, de 'townscape'-methodes van Gordon Cullen en andere op perceptie gebaseerde analyses van onder anderen Kevin Lynch tot en met de regionale analyses van Bernardo Secchi, ETH Basel en het Nederlandse MUST. Het project vergt dus naast een verandering in attitude ten opzichte van ongeplande ontwikkelingen in de geplande stad, ook samenwerking met architecten en stedenbouwers.

Dit brengt ons bij het derde niveau van het project The New Town: de huidige ontwerp- en planningsopgave, oftewel: de toekomst. Voor het ruimtelijke onderzoek naar de huidige staat, opgaven en plannen van Islamabad is een samenwerking met lokale architectenbureaus en opleidingen, onderzoeksinstellingen en bestuurlijke diensten cruciaal. In Islamabad werkt nog steeds dezelfde planningsdienst die destijds door Doxiadis en Ayub Khan is ingesteld: de Capital Development Authority. De CDA en het stadsbestuur verdedigen de netheid en moderniteit van Islamabad met hand en tand; scootertaxi's, ezels en andere typisch Pakistaanse vervoermiddelen mogen de grens tussen Rawalpindi en Islamabad niet oversteken; de illegale bouw van moskeeën wordt tegengegaan en men zet zich in om de centrale zone van Islamabad alsnog te vullen met de hotels en de kantoorgebouwen die Doxiadis voorzag. Tegelijkertijd zien de planners zich gedwongen om – bij gebrek aan alternatieven – bepaalde ongeplande, illegale ontwikkelingen te accepteren: de Katchi Abadi worden bijvoorbeeld deels gelegaliseerd, omdat deze nog steeds de enige mogelijkheid bieden voor huisvesting van de laagste klassen.

Het New Towns-project krijgt een operationele dimensie, op het moment dat de analyses en beschrijvingen van de stad ingezet worden in discussies over toekomstige projecten. Voor een machtige opdrachtgever als de CDA is het van belang om te kunnen vaststellen wat de essentie is van het stedelijk model dat ze probeert te verdedigen tegen de chaotische stedelijke bouw- en gebruikscultuur van Pakistan. Daarom is het ook belangrijk om vast te

stellen welke ruimtelijke en functionele mechanismen de ongeplande ontwikkelingen sturen. De planners zullen samen met de architecten en stedenbouwers moeten beslissen wat ze vastleggen en wat ze loslaten, welke dynamieken ze moeten kanaliseren en waarheen. Zij zullen het werk van Doxiadis deels moeten overdoen om te komen tot een hybride stadsmodel dat in staat is om te gaan met de spanning tussen een gepland stadsmodel en een immens hoge economische en demografische druk. Hierin lopen de historiografische vragen die wij stellen naadloos over in de actuele uitdagingen waarvoor de lokale partijen staan.

De vraag naar het incorporeren van ongeplande ontwikkelingen in geplande steden speelt in New Towns over de hele wereld. Alle New Towns hebben gemeen dat zij op een gegeven moment veranderen van 'blueprints' in gelaagde, hybride, deels ongeplande *oude* steden. Dat vergt van deze steden een genuanceerde houding ten aanzien van hun eigen vorm. Het afbreken en overnieuw beginnen is een luxe die slechts een schatrijke minderheid in de westerse wereld zich kan permitteren. De bijzondere verantwoor-

Islamabad,
Pakistan



delijkheid van New Towns is dat ze zich kunnen en moeten bezinnen op welke delen van hun artificiële stadslichaam ze willen behouden, welke ze willen veranderen en wat ze echt willen toevoegen. Dit betekent een reflectieve stedenbouw waarin architectuurgeschiedenis, architectuur, planning en stedenbouw naadloos in elkaar overlopen.⁸

Dit geeft niet alleen een zekere urgentie aan het New Towns-project, maar formuleert ook een taak voor de architectuurhistorici: ze dienen zich nuttig te maken. Dat kunnen zij doen door intelligentie, kennis en overzicht te injecteren in de omgang met de New Towns en de kortetermijnplanning voor de transformatie ervan op te laden met historische, sociale en culturele achtergronden en dus met ingrediënten voor toekomstige ontwikkeling. Lokale en kortetermijnprojecten kunnen zij in een bredere context van tijd en plaats zetten. Zij kunnen wijzen op leemtes in kennis, op denk- en redeneerfouten en op kansen die verloren dreigen te gaan. Het moge duidelijk zijn dat door deze opstelling de grens tussen de discipline van de historicus en die van de architect of stedenbouwer zal vervagen, net als de grenzen tussen de architect, de stedenbouwer, de ontwikkelaar en de bestuurder zijn vervaagd.

De internationale outlook van het project The New Town volgt onvermijdelijk uit de ontstaansgeschiedenis van de nieuwe steden en hun gemeenschappelijke principes. Al deze steden worstelen nu met hun toekomst en stellen zich vragen die eveneens gemeenschappelijke kenmerken dragen. Vanuit deze concrete vragen is de intellectuele globalisering van het project vanzelfsprekend en nuttig, omdat een kruisbestuiving van praktijken en inzichten mogelijk wordt. Wat zouden onze Pakistaanse collegae doen met de stedenbouwkundige principes die voor Hoogvliet zijn ontwikkeld? Is Dynapolis een oplossing voor de ontwikkeling van Almere? Is een studie naar Islamabad niet ook een noodzakelijke voorbereiding voor de wederopbouw van Doxiadis' andere megasteden, bijvoorbeeld Bagdad? Kan stedenbouw nog steeds (of opnieuw) een vehikel zijn voor het exporteren van vrijheid en democratie? En vanuit de architectuurgeschiedenis geredeneerd: kunnen wij helpen de toekomst van de New Towns interessanter en beter te maken?

⁸ Het zou kunnen leiden tot een project als 'Logica', de ruimtelijke stermwijzer die door Maxwan in opdracht van WIMBY! is gemaakt om de belanghebbenden in de herstructurering van Hoogvliet samen te brengen rond een plan.

E

De onmogelijke Randstad

Het is voorjaar 2005 en we hebben al enige tijd niet veel meer over de Randstad vernomen. Onder de politieke vleugels van het laatste kabinet-Kok heeft Jan Pronk nog een poging gedaan om met een *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening in Nederland* de suburbanisering van het vaderland een halt toe te roepen. De vreemde en volstrekt amateuristische werkwijze die daarbij gehanteerd werd, met 'rode contouren' die de groei van steden moesten stuiten, gaf aan dat men bij het ministerie van VROM het contact met de realiteit geheel was kwijtgeraakt. De ruimtelijke ordening in ons land heeft van begin af aan in het teken gestaan van een romantisch beeld, met enerzijds overzichtelijke stedenbouwkundige ontwikkelingen, in het vakjargon bekend als 'gebundelde deconcentratie', en anderzijds een paradijselijk platteland met bonte weiden en woeste zandgronden waar de weidevogels en het korhoen naar hartelust aan het baltsen zijn. Zo geloven ook Engelsen graag dat Good Old England nog bestaat, Fransen koesteren hun illusie met een dorpsmarkt waar de boerin boter, kaas en eieren verkoopt, alles vers natuurlijk. Europa, zo lijkt het, verlangt terug naar de wereld van het Ancien Régime. In Nederland is het landschap van de Republiek heilig verklaard, het landschap van Van Goyen, het stedenland met zijn grote rivieren die door een oneindig laagland stromen.

De werkelijkheid is anders, niet alleen in ons land, maar overal in Europa, en trouwens ook elders in de wereld. De stedeling kan zich niet meer troosten met de gedachte dat er ergens op aarde nog een prestedelijk paradijs te vinden is. Ook het huisje in Frankrijk biedt uitzicht op de ondergang van een dorp, de kerk is leeg, de jeugd trekt weg, en het boerenbedrijf verwoest het landschap om te overleven. De kust van de Middellandse Zee, honderd jaar geleden nog een ongerept landschap, is in de afgelopen decennia volgebouwd. Suburbanisering rukt op, zelfs in Amerika maakt men zich tegenwoordig zorgen over de ongebreidelde groei van de zee eengezinshuizen. De wereldstad van vandaag is niet Los Angeles, New York of Hong Kong, maar zit in de geest van de stedeling, die langzaam maar zeker deze planeet veroverd. De wereldstad is overal, niet alleen op Manhattan, maar ook in de krottenwijken van de Derde Wereld, zelfs diep in de Sahara kijken

mensen tv met een schotel en een generator. Dat had Karl Scheffler al in 1913 begrepen: »es ist für denn Begriff der modernen Großstadt nicht die Kopfzahl der Bewohner ausschlaggebend, sondern der Großstadtgeist«.

Stedenbouwers hebben dit nooit onder ogen willen zien, het is zelfs niet overdreven om te stellen dat het vak in zijn moderne vorm is voortgekomen uit de afschuw die de grote metropolen van de negentiende eeuw wekten bij de toenmalige waarnemers. De beangstigende uitgestrektheid ervan, de anonieme massa's op straat, en het ongekende fenomeen van de industriestad, door J.R.R. Tolkien zo pakkend beschreven als het land van het kwaad: Mordor. Tolkien had ook een geweldige hekel aan auto's. Camillo Sitte heeft ooit een kleinstedse visie op de stedenbouw geformuleerd die nog steeds de toon zet. Ebenezer Howard heeft daarna met *Garden Cities of Tomorrow* een sociaal ideaal geformuleerd: zijn tuinstad was vooral een kleine provinciestad, bewoond door verstandige mensen die houden van rust en frisse lucht. Met nog wat Duitse invloeden heeft H.P. Berlage vervolgens een onverwoestbaar theoretisch betonskelet voor de moderne stedenbouw in Nederland ontworpen. Zelfs de wat afwijkende stedenbouwkundige ideeën van de modernisten hebben geen fundamentele veranderingen gebracht. De hoogste wijsheid van de moderne stedenbouw is een vredige woonwijk, en de narigheid van het meer omvattende en problematische proces van verstedelijking in de hedendaagse wereld is niet het probleem van de stedenbouwer.

Gedurende de eerste decennia van de twintigste eeuw is in Nederland nog een discussie gevoerd tussen civiel-ingenieurs en architecten over de vraag welke discipline het meest geschikt was voor het ontwerpen van steden. Londen en Parijs waren gebouwd door ingenieurs en projectontwikkelaars, terwijl Berlijn, zoals Roman Heiligenthal in 1926 opmerkte, eigenlijk ontworpen was door spoorwegingenieurs. Deze expertise werd echter juist gewantrouwd, de ingenieurs hadden het verkeerd gedaan, zij waren verantwoordelijk voor »das steinerne Berlin«, de grootste »Mietskasernenstadt der Welt«. Architecten hadden een aantrekkelijk alternatief voor de moderne metropool: een archipel van suburbs met lommerrijke straten en leuke woningen waarin de zegeningen van het gezinsleven tot volle ontplooiing kunnen komen. Dat was natuurlijk ook in de ogen van socialistische volkshuisvesters een goede zaak, en zo trokken de architecten in dit debat geheel ten

onrechte aan het langste eind. Zij hadden weinig of geen verstand van stedenbouw, maar toch werden de ingenieurs buitenspel gezet. In 1931 constateerde de Bond van Nederlandse Architecten, nog steeds de BNA, op triomfalistische toon het volgende: 'de architectuur heeft veroveringen gemaakt. Zij eischte voor zich op den stedenbouw, het scheppen van wijken, ook voor minder welgestelden, den utiliteitsbouw, het werk van den bouwspeculant. De architectuur eischte alles voor zich op en veroverde alles'. De dwaasheid van deze zelfgenoegzame constatering komt anno 2005 vooral tot uitdrukking in de geluidswal, tegenwoordig ook alweer het werk van een gediplomeerd kunstenaar. Aan de ene zijde van dit kunstwerk ligt het dorpse en milieuvriendelijke woonerf dat architecten ontwerpen, en aan de andere zijde ligt de grote boze wereld van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het werkterrein van de civiel-ingenieur.

De tweespalt tussen civiele techniek en volkshuisvesting heeft ook de ontwikkeling van de Randstad diepgaand beïnvloed. In 1958 werden in de nota *De ontwikkeling van het Westen des Lands* de grondslagen gelegd voor het ruimtelijk beleid in de Randstad. De kern van dit beleid werd gevormd door de gedachte dat het zogenoemde Groene Hart open zou moeten blijven, een weidelandschap voor koeien en recreërende stedelingen, met als consequentie dat de Randstad alleen in uitwaartse richting zou mogen groeien. De Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat liet echter in een bijgevoegde minderheidsnota weten daar anders over te denken. Hij wees erop dat de reistijden in de Randstad te sterk zouden toenemen door uitsluitend uitwaartse expansie. Verder was het naar zijn mening verstandiger om de noord- en de zuidvleugel juist naar elkaar toe te laten groeien. Ondergetekende, aldus de nota, 'vraagt zich af of het doelmatig is deze scheiding kunstmatig in stand te houden. Integendeel, de economische strijd maakt het zijns inziens aanbevelenswaardig zoveel mogelijk de functionele samengroeiing van deze delen te bevorderen, omdat zij gezamenlijk sterker zullen staan dan afzonderlijk.' Bijna een halve eeuw later kan in elk geval geconstateerd worden dat het in de economische strijd niet goed gaat met de zuidvleugel, Rotterdam is de achterbuurt van de Randstad geworden.

Interessant, en achteraf beschouwd zeer doeltreffend, is ook de slotalinea van deze minderheidsnota: 'resumerende meent de ondergetekende, dat de in de aanhef van dit minderheidsrapport aange-

haalde hoofdlijnen van het rapport der commissie te zeer als axioma's worden vooropgesteld en nadere overweging behoeven'. Men zou deze schermutseling kunnen afdoen als een historisch incident indien het beleid in de jaren daarna louter lof had geoogst en bovendien succesvol was geweest. Dat is echter niet het geval. Het Groene Hart werd de heilige koe van de ruimtelijke ordening in ons land, maar tegelijkertijd realiseerde het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn eigen visie. W. Steigenga, de eerste hoogleraar planologie in Amsterdam, signaleerde al kort na het verschijnen van de *Tweede Nota* de contradicties in het beleid. Wijzende op het structuurschema hoofdwegennet uit deze nota stelde hij vast dat het al bestaande netwerk van spoor- en autowegen in combinatie met de geprojecteerde infrastructuur onherroepelijk moest leiden tot verstedelijking van het Groene Hart: 'naarmate de open ruimte tussen de stedelijke agglomeraties wordt ontsloten door wegen en openbaar vervoer, zullen steeds grotere delen van ons land voor het wonen worden opengelegd. De rijkswegen welke in de Tweede Nota over de ruimtelijke ordening in Nederland zijn geprojecteerd voor bijvoorbeeld het middengebied van de drie westelijke provincies, betekenen – mede gelet op de provinciale wegen – dat hierdoor een potentieel woongebied wordt opengelegd; de uitwaaiering der stedelijke functies zal hierdoor worden bevorderd.'

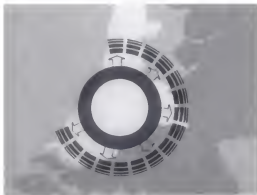
Wat verderop in het artikel vroeg ook Steigenga zich af of het axioma van het Groene Hart geen nadere overweging behoefde. 'De indruk is gewettigd', zo meende hij, 'dat macroplanologisch het Middengebied van Holland als open ruimte ternauwernood van enige betekenis is. [...] Tot op heden is het ook in Nederland niet gelukt de zg. open ruimte met behulp van het ter beschikking staande instrumentarium van beleidsmiddelen te verdedigen tegen de 'evils of urban sprawl'. Indien men op het standpunt staat, dat het in een gebied met een hoge bevolkingsdichtheid gewenst is de open ruimte te handhaven – een standpunt waar argumenten voor kunnen worden aangevoerd – dan staat hier tegenover dat de stedelijke samenleving communicatielijnen vereist, welke juist in een dichtbevolkt gebied terzelfder tijd het verkavelingspatroon bepalen, welke het gebied aantrekkelijk zal maken voor een verdere suburbanisatie. In een Randstad situatie is het welhaast een onmogelijke opgave de open ruimte open te houden. De noodzakelijke communicatielijnen tussen de verschillende delen van de ring zijn terzelfder tijd evenzovele ontsluitingswegen.'

Het is duidelijk dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat in de Randstad een geheel eigen beleid heeft gevoerd. Men heeft een netwerk van wegen gebouwd dat onherroepelijk moest leiden tot voortgaande suburbanisering. Kleine gemeenten trokken zich niets aan van het officiële antisuburbanisatiebeleid, terwijl de nationale overheid zelf een nieuw mobiliteitsprobleem creëerde door grote aantallen woningen in groeikernen te bouwen zonder te beschikken over de bestuurlijke middelen om ook de werkgelegenheid naar die groeikernen te doen verhuizen. De mobiliteit blijkt telkens weer de grote spelbreker te zijn. Zo is de Amsterdamse Zuidas niets anders dan een gevolg van de A 10. De IJ-oever, waar het gemeentebestuur destijds een nieuw zakencentrum had geprojecteerd, bleek een kansloze concurrent te zijn. Zolang dus de wegenbouw buiten beschouwing wordt gelaten in het ruimtelijk beleid, zal dit beleid per definitie alleen maar op papier bestaan. Pogingen van de overheid om de mobiliteit te ontmoedigen hebben tot op heden niets opgeleverd, uiteraard niet, want mobiliteit is essentieel voor het functioneren van een moderne economie. En vermoedelijk zal het woon-werkverkeer alleen maar groeien, want de combinatie van auto en koopwoning heeft een einde gemaakt aan de traditionele koppeling in Nederland tussen volkswoningbouw en stedenbouw.

Ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van de Bond van Nederlandse Stedenbouwkundigen is destijds een interessant boek verschenen, getiteld *Stedebouw in Nederland*. Deze uitgave is allereerst interessant omdat de ontwikkeling van de infrastructuur tussen 1935 en 1985 schittert door afwezigheid. Zo is onbedoeld een scherp beeld ontstaan van de beperkingen van het vak stedenbouw in Nederland. Van de vier functies die ooit werden gehanteerd om het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam te ontwerpen – wonen, werken, verkeer, recreatie – komt in deze feestbundel alleen nog de functie wonen ter sprake. In twee afzonderlijke hoofdstukken, die in feite over planologie gaan, wordt wel de vraag gesteld hoe ons land eigenlijk functioneert, of zou moeten functioneren. Ook hier ontstaat een interessant beeld, dat min of meer verklaart waarom het onmogelijk is om met het stedenbouwkundig ontwerp de grenzen van de woonwijk te overschrijden. Bij elke poging om een groter geheel in ogenschouw te nemen, stuit de ontwerparbeid op gevestigde belangen en maatschappelijke structuren die onverzoenbaar zijn met het idee van een rationele

ordering: gemeentegrenzen, bestuurlijke structuren, grondbezit, burgers die zich niet rationeel gedragen maar allerlei emotionele keuzes maken, en ten slotte natuurlijk het in essentie anarchistische karakter van het kapitalisme.

Het wordt hoog tijd om nog eens goed na te denken over de grondslagen van het ruimtelijk beleid in Nederland. De open ruimte van het oneindige laagland bestaat allang niet meer, alleen de grote rivieren met hun onmisbare uiterwaarden herinneren nog vaag aan Jan van Goyen. Het Groene Hart is conform de voorstelling van Steigenga een half verstedelijkt landschap geworden, met her en der een droevig stukje grasland, dat dankzij een overdosis kunstmest en herbiciden niets meer gemeen heeft met de bonte wei van Jac. P. Thijsse. Eens te meer is gebleken hoe gevaarlijk grootse ideeën zijn, de illusie om het stedenland van weleer met zijn compacte nederzettingen in een agrarisch landschap in stand te houden, heeft alleen maar tot chaos geleid. Het dwaze schematische plaatje voorop het rapport *De ontwikkeling van het Westen des Lands* moet haast wel bedacht zijn door een grafisch ontwerper, of in elk geval iemand zonder enig benul van de stedelijke werkelijkheid. Dergelijke simplificaties zijn nog steeds erg populair, ook in de vakpers, als het gaat over stedenbouwkundige ideeën. Zelfs de tekentechniek van het stripverhaal wordt gebruikt om het ruimtelijk beleid te verbeelden, en ook stedenbouwkundigen, althans mensen die zich zo noemen, tekenen tegenwoordig altijd met een dikke viltstift. Met ontwerpers is hetzelfde gebeurd als met voetballers, men heeft hun capaciteiten enorm overschat en ze zijn allemaal over het paard getild. Een gat als Almere laat zich door een wereldberoemde architectonisch geschoolde oplich-



Schematische voorstelling van het groene hart en de uitwaartse ontwikkeling van de Randstad, op kaft nota *De ontwikkeling van het Westen des Lands*, 1958

ter wijsmaken dat het met een megalomaan centrum tot wereldstad getransformeerd kan worden.

Een goede stedenbouwer, iemand die echt verstand heeft van het natuurverschijnsel dat de stad nu eenmaal is, dient in de eerste plaats de hysterische ambities van het politieke bestuur te reduceren tot normale proporties. Maatschappelijke idealen zijn mooi, maar de Sovjet-Unie heeft geleerd dat maatschappelijke idealen vooral ook gevaarlijk zijn. Voor een werkelijk nieuwe visie op het ruimtelijk beleid in ons land moet eerst flink gehakt worden in het nationale woud van bedilzucht en goede bedoelingen. De mythe van de open ruimte, de mythe van de verstandige burger die niet rookt, gezond eet, matig drinkt, alleen indien nodig en met tegenzin auto rijdt, enzovoort. Het is opmerkelijk dat de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat in 1958 nog zo onomwonden sprak van 'economische strijd', de kosten van het ruimtelijk beleid zijn inmiddels hoog: huizen zijn dankzij dit beleid onbetaalbaar geworden, vergelijk Brussel met Amsterdam, het is behelpen op de overvolle snelwegen met een stroom forensen en vrachtvervoer die door niemand voorzien was, en de agrarische industrie heeft zich ontwikkeld tot een zwaar gesubsidieerde milieuramp.

De 'Greenheart Metropolis', waarmee Nederland ook internationaal lange tijd goede sier heeft gemaakt, is een mislukking geworden. Alleen al het beschamende bestuurlijke gesteggel rond Schiphol geeft aan dat er sprake is van ernstige stedenbouwkundige problemen die niet opgelost worden. Zou het niet nuttig zijn om voor de verandering met een nuchtere civieltechnische blik naar de Randstad te kijken? Het is niet de taak van de overheid om sprookjes te vertellen of stripverhalen te publiceren. En het is de primaire taak van de stedenbouw om ervoor te zorgen dat het stedelijk bouwwerk optimaal functioneert, niet voor de theoretische samenleving van Howard maar voor het hedendaagse Nederland. In dit kader moet vooral ook zo snel mogelijk afgerekend worden met het waanidee van de compacte stad. De rode contouren van Jan Pronk zijn gelukkig in het statisch archief van VROM verdwenen, maar de kwaliteit van de stedelijke ruimte wordt in de Randstad nog steeds opgeofferd aan de vermeende noodzaak tot verdichting. Het probleem is dat we na honderd jaar overheidsbemoediging met van alles en nog wat in de stedenbouw niet meer weten hoe een normale stad zich ontwikkelt. Het wordt hoog tijd om het feit onder ogen te zien dat de geschiedenis van de stad niet

in 1901 geëindigd is met de Woningwet, om vervolgens omgetoerd te worden in een planmatige procestechniek. Verstedelijking, zo blijkt nu, is toch te complex om door architecten en ambtenaren met hooggestemde idealen tot in de puntjes geregeld te worden. Waarschijnlijk kunnen we op dit moment vooral veel leren van de negentiende eeuw, toen de stedelijke overheid al wel veel regelde, maar nog niet alles. Deregulering en privatisering zijn op dit moment stokpaardjes die men in politieke kring graag berijdt, het Amsterdamse gemeentebestuur is zelfs bezig met een operatie die 'de grote vereenvoudiging' genoemd wordt. Men wil met name de woningbouw gaan aanpakken zoals dat in de negentiende eeuw gebeurde: de ontwikkelaar moet maar besluiten wat wijsheid is.

Hoe het verder moet met de Randstad weet op dit moment eigenlijk niemand.

W. Steigenga, 'De planologie van het wonen', in: A. Bours, J. G. Lambooy (red.), *Stad en stadsgewest in de ruimtelijke ordening*, Assen 1970, pp. 237-259.

■ De stad is vaak verbeeld. In schilderijen, is gedetailleerd in kaarten en presenteert zich met symbolen en concrete ingrepen op achtergrond als hoofdrolspeler. Waardevrij: ze is het voertuig van anders, een toonbeeld van een menselijke ontplooiing of aristocratische verbeelding geeft ze gestalte aan teit, profileert ze zich ten opzichte van bepaalde bevolkingsgroepen. De verbeelding tot leidraad aan te heven. De stad toont zich op de meest strategische) kant. Ook

De stad fungeert als decor op
geportretteerd in luchtfoto's
zelf in de vorm van slogans,
oen. De stad is zowel kader,
er. De verbeelde stad is nooit
van de ambitie van bestuur-
zijdige macht, van economi-
tatische representatie. Door
e aan haar complexe identi-
zichte van andere steden of
n – vooral op het moment dat
van het ontwerp wordt ver-
aarom van haar beste (lees:
x als dit haar schaduwkant is.

F

De perspectivische stad

GROTE STENEN TUINEN en tussen twee wolkenkrabbers huizen in iris en hout, een open plattegrond omringd door stadsmuren, alles geschetst in krijt of gebeeldhouwd in gips ... Men kent het project dat Louis Kahn ontwierp voor Philadelphia (1956–1957). Hij is de enige in de twintigste eeuw die een stad ontwierp (afgezien van Chandigarh) waar snelheid een avontuur werd; een in beweging gebracht Arcadië waar de grond opgeheven zou zijn, geplooid, om eilanden te scheppen alleen bestemd voor kinderen en bomen; waar schaduw zou zijn toegestaan en, waarom niet, de voetstap. Hij is vooral de laatste die zich een stad droomde gevormd, bij elkaar gehouden en boven het asfalt gehesen door snelheid: autowegen die uitkwamen op graansilo's, een omlijstende kroon van rode, paarse of violette torens aftekenend en een interieur afbakenend waarbinnen de oorlog zou zijn geëindigd; dichterbij komend zou de auto er evenwel niet in doordringen.

Men kent er ook de zichten van (water beneden in de binnentuinen, Calder en Noguchi, de parkings die de wacht houden) en beseft dat niets ons in de twintigste eeuw eigenlijk voorbereidde op het zien van deze beelden. Ze waren verdwenen sinds Da Vinci met zijn horizontaal Milaan (een schaakbord van palazzi omringd door kanalen en gehesen boven op evenzovele lage fabrieken); daarna bij de overgang van de stadszichten naar de plattegronden na Van Eyck; met de eerste bolwerken, geen muren of silhouetten meer, maar netwerken en diagrammen; deze beelden hebben ruimte gemaakt voor een ander universum waar de Ilias van steden in het verleden (en die magnifiek anachronistische waar Kahn van droomde) vervangen zal zijn door de Odyssee van de snelheid. Door steden zonder plan en kille metropolen.

Deze teruggang of beter gezegd deze koersverandering verklaren zou echter veel meer aandacht vereisen en naar alle waarschijnlijkheid zou zelfs een boek niet volstaan.

Zo het hier gaat om de koerswijziging die werd opgelegd door de wegen, de verovering van de verten en de snelle ontwikkeling van het reizen (allemaal dingen die in de Renaissance zullen gebeuren), dan mag die niet worden verward met een *versnelling* die zich pas later zal voordoen. Het is dus bij lange na niet de verandering die de utopie van de groei aan de steden zal opleggen...

geen muren meer maar netwerken, het einde van de stadstaten en hun onderlinge strijd.

Zo het hier gaat om de koerswijziging ten gevolge van lijnwerk en precisie, en van de afstandneming die door de ontdekking van het perspectief mogelijk werd ten aanzien van steden waar men boven zweefde zonder binnen te gaan: hun muren werden doorzichtig, wijkend voor het evenwicht van de straten, de plotselinge helderheid van de pleinen, dan betreft het slechts de omschrijving van een ommekeer waar wij aan gewend zijn geraakt, maar die door de schilderkunst niet wordt verklaard: een late getuige, met Hopper of Mondriaan, van het idee dat een stad een abstractie kan zijn, een tekening, een kaart, en dat het dus nodig werd – duidelijker kan niet – de stad niet meer te zien als een zandkasteel.

Er waren bijgevolg geen grenzen meer, wel projecten, maar niet één ervan lijkt op de kastelen van vroeger of op het project dat Louis Kahn zich voorstelde... Laten we dit idee echter een kans geven. Laten we het beeld behouden van een continuüm, nu eens diepgaand, dan weer eenvoudig vlak; een universum van coördinaten, waar de netwerken domineren en de pixels voortaan een loopje nemen met de programma's. En laten we aannemen dat, op een dag, de steden *plaatsen* zijn geworden waar ze eerst personages waren. Laten we dat aannemen – als voorlopige hypothese – maar laten we in ieder geval proberen te volgen hoever dat traject gevorderd was aan het einde van de Middeleeuwen. Want wat de schilderkunst, de teksten, de stapsgewijze voortgang van onderhandelingen die de periode van de stadstaten kenmerkten ons laten zien, is niet zozeer de ineenstorting van een wereld, de plotselinge triomf van een *project* opgelegd aan steden die er geen hadden, als wel een verandering in de prisma's waarbinnen de steden konden worden gevat of zelfs gewoon konden worden zichtbaar gemaakt. Een onzekere waarachtigheid, enigszins al aanwezig bij Giovanni di Paolo – steden, kastelen, *rocche*, minuscule forten waarvan het gerasterde *contado* tegen de bergen stoot – duidelijker al bij Simone di Martini, in zijn *Maestà* (rond 1320) waar twee kastelen tegenover elkaar staan, het een van steen en het ander van hout (een verlate versie van het beleg van Parma door Frederik II). Maar al overtuigend in het verdeelde Siena, geschilderd door Lorenzetti vóór de zwarte pest. De gelukkige stad, de enige van waarde, verloor niet haar air van een speelgoedstad – haar muren staan er, aanwezig, de dependances blijven pictogrammen, minuscule New

Yorks omsloten door heuvels, gewekt of in slaap gewiegd door de seizoenen; ruiters komen naar buiten, mensen wonen en werken er. Met dit verschil dat ze niet langer teruggetrokken is, ommuurd in angst, halfweg tussen wolf en prooi, maar ontplooid, doorsneden; de grillige hoeken van haar muren openen zich hier naar de heuvels, in de door de wegen aaneengenaaide akkers, en daar – het is 1339, de torens die boven de steden uitstaken beginnen plaats te maken voor de eenheid van de stadstaten – naar de okerkleurige of amandelgroene laag huizen, realistisch en vol leven. Dat een stad een plek heeft, iets meer dan een silhouet, een gezicht, had Giotto al laten zien. Alsof dat wat bleef en aan een stad haar uitstraling gaf (een koepel, een deur, een pad voor Palmzondag dat leidde naar altijd openstaande deuren tussen twee veelhoekige torens) alles wat men nog lang zal vinden op de muren van de prestigieuze stadhuizen – begon te wijken. Niet voor de waarheid op zich, maar eenvoudigweg voor de *grond* die tot dan toe min of meer afwezig was en die verklaart – als hij daar inderdaad van uitging bij zijn werk – hoe de steden dichter bij elkaar werden gebracht. Soms afgetekend en hard weergegeven, vergelijkbaar met de 'muren van bloed' waar de Della Scalla's Verona mee wilden omzomen; nauwkeurig genoeg zodat eenieder het keizerrijk kon aflezen aan de koude perfectie van de omwallingen, maar samengesteld uit elementen waarvan de schaal, entrees en algaauw details, de steden tot open plaatsen maakten, gelaagd genoeg om de ruimte te vullen. Soms in de vorm van eenvoudige maquettes (hun omvang is bij Duccio nog altijd die van personages; het zijn kerkmeubels, kleine

Fragment van

Ambrogio Lorenzetti,

Allegorie van vrede,

1339



baldakijnen, bezette tronen, omlijste maquettes van steden ...), maar steunend op het marmer zoals *Joachim verjaagd uit de tempel* in de Cappella degli Scrovegni (1303–1305), ondoordringbaar genoeg om de egaal blauwe leegte terug te dringen waarin Joachim zal vallen als hij van zijn sokkel stapt en de laatste trede neemt. Het fragiele evenwicht dat wij nog vonden bij Cimabue, de quasi-perspectieven die voorzichtig zochten hoe ze zich van de muur konden losmaken, hoe ze door het oppervlak konden breken, dat onhandig apparaat, dat eindigt in een universum van kleuren waar ieder vlak een volume is, iedere tint een stuk van een gevel ... Allemaal thema's of motieven die misschien uit de brandschilderkunst komen, waar de steden er feestelijk uitzien, tot het moment dat de kleur zelf, de veelkleurige marmers die in Venetië vechten om te overleven en zich staande houden in zo veel plaatselijke scholen, nutteloos zullen lijken: omdat het witte marmer toch, ondanks het feit dat het moeilijk te bewerken is, op enkele millimeters de illusie kan wekken dat er een stad staat, dat er zich lucht omheen bevindt, zoals bij Ghiberti; de schaduwen zijn voldoende om er de diepte van aan te geven en te zorgen dat de hele opmaak het wonder

Giotto, Arezzo,

schilderij
over het leven
van de heilige

Franciscus,

1290–1295



volbrengt zich te doen vergeten en toch hetzelfde effect te ressorteren. Er is niets wat verschilt van de steden van vroeger, behalve de grond die in de verluchte handschriften niet te zien was. En, daar waar de kleur nog maar net verdwenen is, een diep interieur, een open-gewerkte ronde tempel met eromheen de rechthoek van een plein.

MEER PRECISIE DUS. Steden waar men binnengaat: men vermoedde ze, nu ziet men ze. De evolutie is duidelijk en dat is wat wij moeten onthouden van die eeuwen waarin de stad zich onthult, gedeeltelijk bevrijd van de symbolen waarin de middeleeuwse iconografie ze had opgesloten ... Maar het zou helemaal niet juist zijn dit als een doorlopende ontwikkeling te zien. Want al laat deze evolutie zich gelden na Giotto (rond 1300), zich vervolgens lange tijd terugtrekkend (1350-1400) en nadien weer opkomend, ze komt nooit zover dat alle gezichtsbedrog wordt weggevaagd. Sint Joris blijft, de ridders en hun woestenijen in de strijdtoneelen van Uccello ook (1456); de helmen van zijn *condottiere* zijn als bij Klimt uitgesneden in een mikado – nu eens in perspectief, dan weer plat – van lansen en gevechten. En het zijn dezelfde steden, maar gebroken, uitgesneden en weer ineengezet in hout, dezelfde muren die een dubbelzinnige trouw aan het keizerrijk of aan de pausen verkondigen die we een eeuw later terugvinden in de Studiolo van Urbino (1476): straten, torens, bruggen; kleine bogen van parelmoer op okergele achtergronden in Padua, verzilverd in Vicenza, glad en zuiver in de lange plooi van de stadsmuren.

Maar daar waar niets bewogen heeft (de paleizen iets regelmatiger, hoge ronde ramen – een foto, een verslag), is toch alles omgeslagen. Symbolisch misschien, als men het perspectief beslist als een *conventie* wil beschouwen (niet als de waarheid maar eerder als een weergave daarvan, een manier om ons er in te doen geloven), zijn de twee zichten die Brunelleschi gaf van het Baptisterium en het Palazzo Vecchio (rond 1420), een opstapje en een vertrekpunt. Het zijn de eerste interieurgezichten, het moment van de ontdekking van de plekken waar men liep maar die men niet zag: de paleisburcht, de Romaanse doopkapel gezien vanaf de kathedraal ...

Maar laten we deze hypothese verlaten, en eerder aandacht hebben voor de aarzelingen, de benaderingen, de ontreddering die het gezichtsbedrog moet hebben veroorzaakt toen bleek dat de dingen niet meer gevat konden worden in de kortstondigheid van de beelden, dat ze een schaal bezaten, een kleur, een tint. Dan

blijkt dat deze inspanning slechts een etappe is geweest. Een stap naar grotere precisie, maar vooral het begin van een *reis*: het bewustzijn dat dit vergezicht, benaderd en vervolgens bereikt, nog een scheiding betekende: dat het platteland daar wel was, met zijn diepte, zijn economie, zijn geschiedenis; dat er nog altijd een buiten was, maar dat de ridders, de heiligen, daar geen plaats meer hadden ... Wat een droombeeld was, dat vijandige 'buiten' waar de ridders verdwaalden, betekende nu niets meer dan een accent-verschil binnen een continuüm dat moest worden doorkruist, waar de steden konden worden benaderd, veroverd zelfs, maar deze keer door ernaar te kijken. Steden die eerst slechts objecten waren, posities op het abstracte schaakbord van dominante – of vazalsteden, veranderden onwaarneembaar. Niet één verloor werkelijk zijn aantrekkelijkheid als prooi: Florence overmeesterde Pisa, overwon Arezzo; Siena overweldigde Lucca, Milaan nam Cremona en Parma in ... Maar wel het gevoel dat wat zich afspeelde van het platteland tot de poorten, van de weiden tot de kathedralen, zich nu in één en dezelfde ruimte afspeelde. De stad bleef nog altijd een symbool; geen enkele, ook niet Machiavelli, verbeeldde zich ook maar een moment het zonder muren te kunnen stellen ... Maar alles werd er anders door: bij Rafaël strekte het open eindeloze plein zich tot in de velden uit; bij Bramante kwamen het Belvedere en zijn terrassen, het ultieme voorplein dat de verte omkaderde, voort uit dezelfde weerstand tegen ruimtebegrenzing. Opvallend fenomeen: de steden zijn daar, men dringt er in door, de rivieren ontsnappen meestal eraan; men is vaker buiten de stad, men komt er aan, vertrekt eruit; duidelijk zichtbaar na 1500 ... Maar dat is ook wat de drie heraldische afbeeldingen al hadden

Onbekende kunstenaar, de ideale stad, rond 1500

aangetoond waarop Piero della Francesca liet zien dat een stad naast een andere stad kon staan (met het middeleeuwse Arezzo en het al klassieke Jeruzalem in de *Legende van het Ware Kruis*, 1452–1466); dat haar muren een omlijsting konden vormen, waar de

(bewaard in Urbino)



zalen van haar paleizen de loop van de Jordaan laten zien en de houten balken van het Kruis; en dat datzelfde ook slechts een interieur kon zijn. De Zaal van de Geseling, helemaal opgebouwd uit rechthoeken, en verderop de rij van huizen, bevestigt wat al in bescheiden mate was aangekondigd door de gewoonte om loggia's te bouwen: het primaat van de straat, de nieuwe zichtbaarheid van de gevels. Niets anders (maar dat *anders* bleef onopgemerkt) dan de paradox van een stad die niet goed meer weet hoe voor van achter te onderscheiden, maar die zeker weet dat alles zich hier afspeelt, in de tweeslachtige tegenstelling van muren die poorten werden, van voorpleinen met de allure van loggia's en drempels die tot passages werden.

EEN EEUW, OF IETS LANGER, dat is wat de steden uit de late Middeleeuwen scheidt van deze stukken film. De chronologie is bekend. Men kan haar langzaam vinden, maar ze is vrij snel en we zijn niet ver meer van het moment waarop het *project* zal verschijnen. Niet ver meer van de scheidslijn en van die mysterieuze tekeningen die van de Renaissance het moment maken waarop de hypothese van een *ideale stad* ontstaat. Helder en zuiver, bedacht, zoals de panelen die niemand weet te dateren (1460? 1500?), het eerste bewaard gebleven in Urbino, het tweede in Berlijn en het derde in Baltimore, zonder plaatsaanduiding – een muur, torens, een haven, een paar schepen met zeilen die bijna net zo gestileerd zijn als die van de Rucellai. Alles schuilt in hun opbouw, de indruk van een compleet interieur (gladde, onberispelijke vloeren, symmetrie van de indeling, variaties op een enkel thema – attiek boven de ramen en die op hun beurt boven arcades ...). Dat wat slechts een belemmering vormde, hoge muren, onneembare steden, slaat om en belandt rond deze drie overigens nogal raadselachtige panelen: alles is er onbeweeglijk, geen rimpel beweegt het water van de fontein, geen briesje op de beelden die een grapjas verplaatst lijkt te hebben, op zuilen gehesen na ze van de kathedraalmuren te hebben gestolen. Het licht is egaal, zelf ook afwachtend, en werpt slechts schaduw op de enkele, zeldzame personages. Zozeer dat alles in het paneel slechts abstractie zou zijn, een bijna gemakkelijke wetenschappelijk spel van gezichtsbedrog dat vreest alles te bederven door er een kind in te laten lopen, een konvooi langs te laten komen, als die sporen er niet waren – de rode muren op het paneel in Urbino, en op dat in Berlijn twee of drie scheve huizen

– en daarmee, onzichtbaar, de wil om een ander materiaal te kiezen, te bevestigen dat ook de stad een hypothese kan zijn: dat men haar kan verbuigen, haar dromen, haar uitbreiden, waarom niet? Dat waar niets op voorbereidde, behalve juist het feit dat men zover wás, om aan te landen in het hart van een *werkelijkheid* die door de Mes-siaanse traditie verzwakt was zodat Jeruzalem een model werd, een wonder dat men niet zou kunnen bereiken. De Renaissance nam niet slechts de aarzelende optiek over die John White bestudeerde: zogenaamde kroonlijsten, scheeflopende tafels, minuscule gewelven, te laag voor mensen ... Maar ook die van een concretere stad, minder volmaakt – wie zag het niet? – maar open en al kneedbaar.

HET IS DUS DEZE OMSLAG die eerst moest worden herkend: die grond, die interieurs die door het perspectief worden weergegeven, zodat het lijkt alsof het bestaan ervan daaraan te danken is. Zonder perspectief geen *tableau*; geen enkele mogelijkheid om er reliëf in te brengen, wat diepte te creëren, laat staan om de wanorde weer te geven, de schuinte van de straten, de plotselinge aflijning van een open plek ... Magische kracht, uniek (Panofsky roemt deze kracht, Gombrich gelooft er niet in), waarvan wij echter niet kunnen ontkennen dat ze de plotse opkomst van de ruimte vergezelde en dat deze *perspectivische stad* een latente aandacht heeft ontmoet en opgelegd, waarin ze zich heeft genesteld – beslissen dat een muur een vlak is, dat de grond waar hij op steunt een horizontaal vlak is, dat deze liggend en vervolgens verdeeld een betegeling kunnen vormen. In het begin is niets duidelijk. Men verbaast zich erover dat de straten voetpaden zijn, de daken overweldigend; men droomt ervan ze te beteugelen (Ghiberti, Laurana). Wij moeten dus stilstaan bij wat de vroege Renaissance zei over deze beroering (de Romeinse architectuur en de zuiverheid die haar wordt toegeschreven als men alleen maar de Romaanse versies ervan bekijkt): aandacht schenken aan de verwarring, aan het plotselinge wantrouwen dat deze omwegen om niet het perspectief toe te passen, haar inboezemden. Maar zonder er te lang bij stil te staan, want vanaf 1400 blijkt duidelijk dat de ommekeer begonnen is: merkbaar aan de belangstelling die men ineens toont voor een muur, voor de strakheid van een plat vlak; aan die vijandige wanden waarvan men vraagt dat ze zich openen, dat ze licht toelaten of alleen een voetstap. Allemaal lijnen waaraan zich minder talrijke vormen beginnen te hechten – de rondboog, de half-

ronde boog – een beperkte grammatica, flirtend met de Oudheid om haar te zoeken zonder haar te vinden. Een fenomeen dat te zien is in Florence, in de paleizen gebouwd door Michelozzo, en ook bij Brunelleschi (zijn Palazzo di Parte Guelfa en de lange kromming van de arcades), maar waarvan het voornaamste kenmerk blijft dat men steeds meer duidelijkheid gaat eisen van de ruimte: het feit dat een ontwerp om diepte te hebben ook een evenwicht, een gewicht moet bezitten. Een dubbel parcours dus. Negatief zo men wil, gezuiverd, afgeslankt: bij Brunelleschi, de ascese van projecten gemaakt van niets, van grijze steen, witte pleisterlagen, de lijnen van zijn kapellen die vanaf de grond omhoog tot loofwerk worden; bij Alberti, die verklaart dat een project de helderheid van een verhaal moet hebben: een uniek scenario, een minimum aantal personages ... Maar ook positief, verdiept, vermeerderd, als men wil aannemen dat hier, in deze zelfde kringen, die vreemde tekeningen ontstonden, spelend met een diepte die men niet meester was (de *Trinità* van Masaccio uit 1426–1427, die het interieur van een kerk als eerste zichtbaar maakte) en die het volgende moment (bij Piero della Francesca) buiten kon verschijnen; hetzelfde cassettegewelf dat als een handschoen passend over een zuilenbundel valt, waarin wij slechts een voorbeeld kunnen zien, een binnenstebuiten gekeerd meetkundig lichaam: een middenschip dat ervan droomt een doek te zijn ..., maar waarvan wij moeten uitgaan om te begrijpen hoe de stedelijke landschappen zijn opgebouwd en uiteindelijk zijn herverdeeld in *projecten* die eerst slechts fragmenten waren, ietwat onhandige fantomen. Die raadselachtige schat die Dante beschreef, waar de steden, zoals men goed wist, dorpen werden, waar alles verkocht was, geplunderd, maar waar genoeg overbleef om inspiratie te bieden, en om in de overgang naar een klassieke orde van *voorheen* alleen de aura te behouden. Die van een open stad, moeilijk te beschrijven maar waar elk element leek te stralen; nooit erg ver verwijderd van wat de gotiek bood aan cadans – dezelfde basisritmes, hetzelfde stramien. Op één punt na, namelijk dat de voorzichtigheid alles had vastgelegd, de steen zijn omvang had gelaten, de zuilen hun souplesse, de dragende elementen hun lichtheid en de meest solide stukken hun kracht, in een logisch gedicht waarvan de harmonie, als men er naar gezocht had, minder voortkwam uit de overvloedige *wereld* die de Middeleeuwen hadden gefabriceerd dan uit een destillatie die die wereld had erkend door het toeval te nege-

ren en aan de dingen alleen hun volume te laten, dat wat hun lichaam aan regelmaat bezat, hun omvang aan muziek. Zo zelfs dat men kon fouilleren, scherp onderzoeken, van weinig zeker kon zijn, behalve dat een stad dat alles – de gotische lichtheid van materiaal, volume, ritmiek – op een dag had samengebracht. In sommige opzichten niet verrassend ... totdat de zorg besteed aan haar constructie zichtbaar werd, en vooral de doorzichtigheid die eenieder voortaan zou beschouwen als een erfenis. Of men laat het daarbij met als gevolg het probleem van de onafgemaakte kerken (in Bologna, Milaan, Florence) en van die *maniera tedesca* (benaming voor gotiek als kunst van verval in de Renaissance, red.) die vergeten moest worden, maar die nog het beste geïnterpreteerd kon worden door er de spitsbogen, de beplanting, de pinakels van te behouden: de stad zou dan dezelfde zijn, hetero-geen, verwrongen, ze zou niet evolueren. Of – zoals Ghiberti suggereerde – men schuift er iets van dat *voorheen* in, van de klassieke Oudheid, maar dan hernieuwd: de verre uitzichten, de lucht, de tussenruimte die ontbrak aan de te smalle straten. Duidelijk zichtbaar fenomeen bij een schilder als Mantegna rond 1450 – men kende objecten, citadellen van voren gezien: men zou nu paleizen, een denkbeeldig Rome krijgen, in plaats van bakstenen een oceaan van marmer – en bijeengebracht door Serlio. Slechts drie zichten, drie toneeldecors, waren voor hem voldoende om een stedelijk universum te schetsen waar men uit kon lopen om hui-zen, paden, arme dorpen te vinden; waar men kon wandelen: een *komisch* parcours deze keer; de straten bleven modderpaden, er verscheen een fronton, twee of drie zuilen, zomaar ergens verdwaald. Maar een universum waarvan men evengoed kon veronderstellen dat het zich getransformeerd had, dat Rome als model van de klassieke, monumentale perspectivische stad gelijk had gekregen en dat van bouwplaats naar bouwplaats – in een reeks nu herkenbare etappes – de steden zich geplooid hadden naar de nieuwe kijk op de steden, *tragisch* maar op zijn minst ontworpen en gedreven door een *project* dat men nooit had kunnen terugvinden als het verleden er niet bij te pas gekomen was. Een late uiteenzetting (Serlio publiceert zijn gezichtspunten in 1540, hij ontleent ze aan Peruzzi, het toegeeflijke Rome is dood, zijn pretentie de Oudheid te imiteren belachelijk gemaakt door de plunderingen), ruim nadat de schilderkunst er verschillende versies van had laten zien aan het einde van de periode van de stad-

staten, maar waarin men voelt dat alles er al is: de stad zoals men haar droomt, het vermogen haar om te buigen en het veel oudere vermogen om erin door te dringen en haar te zien.

G

De bespiede stad

[Et] nous pouvons découvrir les transformations de l'espace urbain en fonction du déroulement historique.

L'analyse minutieuse de la photographie aérienne permet en outre de découvrir les facteurs qui ont influencé sur l'apparition et le développement de tel ou tel phénomène.

ANDRÉ BURGER, 1957¹

TOT DUSVER is in het historisch onderzoek naar de fysieke en sociale morfologie van de stad *remote sensing* als methode van observatie en analyse zo goed als verwaarloosd. De gebruiksmogelijkheden van *remote sensing*-data zijn binnen de *urban studies* slecht bekend, evenals de ontwikkelingen die gaande zijn om actuele en historische *remote sensing*-beelden te verzamelen, analyseren, bewerken of te verspreiden. *Remote sensing*, ook wel teledetectie genoemd (Duits: Fernerkundung, Frans: télédétection), is hier verstaan als: het vanaf een vliegend of zwevend platform met apparatuur voor beeldregistratie vastleggen van de toestand van of processen aan het aardoppervlak.² Veel definities vereisen bovendien dat dit stelselmatig of volgens een vast vluchtplan gebeurt. Weer andere omschrijvingen van het begrip omvatten het totale proces van informatieverwerking, inclusief opslag en ontsluiting.

Luchtfotografie, uitgevonden even na het midden van de negentiende eeuw, is de oudste en bekendste vorm van *remote sensing*.³ Tot de twintigste-eeuwse ontwikkelingen behoren de gespecialiseerde luchtfotocamera's, filter- en dokatechnieken, infraroodfilm, gyroscopische cameraophanging, vluchtbewegingcompensatie, multispectrale scanners, radar (zoals de moderne interferometrische synthetische apertuurradar) en revoluties in digitale beeld- en signaalverwerking, content zoekstrategieën en datadistributie via het internet. Gedurende de twintigste eeuw is met name onder

1 A. Burger, *Photographies Aériennes et Aménagement du Territoire. L'interprétation des photographies aériennes appliquées aux études d'urbanisme et de territoire*, Parijs 1957, p. 86

2 Astronomische *remote sensing* wordt buiten beschouwing gelaten.

3 Internetsites vermelden diverse jaartallen in de periode 1841–1847, maar deze vermelden geen bronnen en zijn niet geverifieerd.

invloed van oorlog en oorlogsdreiging zowel de technologie als de methode van remote sensing uitgegroeid van een bescheiden hulp-wetenschap tot een moderne 'multiwetenschap'. Of in de woorden van remote sensing-deskundige B.F. Richason: 'In the modern sense, remote sensing techniques are multirate, multispectral, multiplatform, multiscale, multi-enhancement, multiregional, and multidisciplinary.'⁴

Nederland is een typisch remote sensing-land door zijn lange traditie van luchtkartering en aardobservatieonderzoek en de vele hier gevestigde remote sensing-bedrijven. Evenals in sommige andere landen zijn hier goed ontsloten archieven van luchtfoto's, die een gedetailleerd beeld geven van de ruimtelijke ontwikkeling van het cultuurlandschap. Dat geldt met name voor de periode vanaf 1932, toen het rijk voor de topografische cartografie overstapte op de luchtfotogrammetrische methode.

Urban remote sensing WAAROM IN HET MODERNE STADSONDERZOEK wordt voorbijgegaan aan een nadere methodische oriëntatie op remote sensing blijft speculeren. In de archeologie heeft de luchtfotografie sinds de wetenschappelijke publicaties van de Britse archeologen en oorlogsvliegers O.G.S. Crawford en A. Keiller in de jaren twintig immers wél vaste voet aan de grond gekregen.⁵ Momenteel worden vele vormen van remote sensing toegepast in het oudheidkundig bodemonderzoek, gebruikmakend van onder meer ballonnen, vliegtuigen, miniatuurhelikopters en satellieten. De meerwaarde ligt met name in exploratie en terreinanalyse, waarbij specifieke waarnemingsapparatuur wordt gebruikt voor detectie van het microreliëf of voor het zichtbaar maken van artefacten onder de grond (ground penetrating radar).



In 1903 had de Zuidduitse hotapotheker Dr. Neubronner een miniatuurcamera ontwikkeld, die slechts 70 gram woog. Hij werd bevestigd voor de borst van een postduif en werd geactiveerd door een vertragingmechanisme, dat iedere 30 seconden een opname maakte. Het Beierse leger gebruikte deze fotograferende duiven voor luchtverkenning van vijandelijk gebied

Er bestaan goede argumenten om in internationaal verband ook de *urban studies* te gaan toerusten met remote sensing en tevens te gaan onderzoeken welke rol remote sensing gespeeld heeft in de stedenbouw en landschapontwikkeling van de twintigste eeuw. Een eerste literatuurverkenning leert dat al sinds de Eerste Wereldoorlog bij onderzoek voor wederopbouw- en uitbreidingsoperaties van steden gebruik werd gemaakt van luchtfotografie. Kort na de Tweede Wereldoorlog werd luchtfotografie zelfs aangemerkt als het enige planningsinstrument dat de groei van metropolen in goede banen zou kunnen leiden. Immers, de kosten ervan waren beperkt, de snelheid van de gegevensverzameling was hoog, de informatie zelf betrouwbaar en de interpretatiemethoden waren veelzijdig. Aanverwante vakgebieden zoals de geografie en in mindere mate de geschiedenis en historische geografie – de archeologie is al genoemd – beschikken inmiddels over een corpus van literatuur omtrent onderzoeken waarin de betekenis en toepassingsmogelijkheden van de luchtfotografie worden uiteengezet. Het 'naturalisme' (momentaniteit en realisme) van remote sensing-beelden als afspiegeling van de ruimtelijke werkelijkheid wordt door geen andere bron geëvenaard, en zal in bepaalde gevallen van waarde zijn als referentie voor andere visuele of ruimtebeschrijvende historische bronnen.

De revolutie in de informatietechnologie heeft een grote invloed op remote sensing, bijvoorbeeld op de automatische interpretatie van remote sensing-beelden, tegenwoordig ook als het gaat om de herkenning van individuele gebouwen, straten en hun inrichting, groen, taluds, wegmarkeringen en andere grootschalige fenomenen. Automatische beeldinterpretatie ondersteunt analytische opgaven, maar helpt bijvoorbeeld ook het zoeken naar motieven in remote sensing-beelden die in *data warehouses* zijn opgeslagen. Dit verruimt de mogelijkheden van diverse vormen van visueel-comparatief onderzoek. Met digitale beeldverwerking kunnen bovendien remote sensing-data worden geïntegreerd met

4 B. F. Richason Jr. (red.), *Introduction to Remote Sensing of the Environment*, Dubuque 1983 (orig. 1978), p. 6.

5 O. G. S. Crawford, *Man and His Past*, Oxford 1921; O. G. S. Crawford en A. Keiller, *Wessex from the Air*, Oxford 1928. Dit laatste werk beschrijft een interpretatiesysteem voor bodemsporen en introduceert o.a. 'cropmarks', 'dampmarks' en 'frostmarks'.

andere (actuele en historische) visuele bronnen. En remote sensing-gegevensbestanden kunnen in geografische informatiesystemen worden gekoppeld aan cartografische en alfanumerieke gegevensbestanden. Als voornaamste toepassingen van *urban* remote sensing kunnen worden genoemd: stedelijk beheer (bouw- en woningtoezicht, handhaving milieubepalingen, wegenbeheer, openbare veiligheid, calamiteitenplanning, etc.) en stadsonderzoek (fysieke structuur- en procesanalyses, grondgebruik, bouwhistorische inventarisaties, vitaliteitstudies van openbaar groen, verkeersplanning, warmte-eilanden en warmtehuishouding, windpatronen, sociale morfologie, massagedragpatronen, etc.). Remote sensing-data en andere soorten geodata worden recentelijk gebruikt in *group decision rooms*, die gebruikmaken van specialistische ICT-faciliteiten om het ruimtelijk besluitvormingsproces aan te jagen.⁶

Eerste toepassingen SINDS DE INTRODUCTIE van de daguerreotypie, in 1839, was het mogelijk geworden om een bestendige afbeelding te vervaardigen van aanzienlijke delen van het complexe gezicht van de aarde.⁷ De snelheid van vervaardiging en de detailrijkdom van het beeld hebben tal van militaire ingenieurs en civiele wetenschappers ertoe aangezet om eerst luchtfotografie en, veel later, ook andere vormen van remote sensing te benutten voor het verzamelen en analyseren van gegevens op of aan het aardoppervlak. Al een jaar nadat in 1858 Nadar vanuit een aangelijnde gasballon buiten Parijs zijn eerste succesvolle luchtfoto had gemaakt, werd de uitvinding toegepast voor het verkrijgen van militaire inlichtingen bij de slag om Solferino in Lombardije. En nadat de Amerikaanse fotopionier James W. Black in 1860 aan de overzijde van de Atlantische Oceaan bij wijze van experiment de haven van Boston fotografeerde van een hoogte van 365 meter, werd in 1862 de nieuwe techniek ingezet bij de slag om Fair Oaks in de Amerikaanse burgeroorlog. Hoewel het nog tientallen jaren zou duren voordat wetenschappers de ge-

⁶ Een voorbeeld is MapTalk, een service die door WISL en het Center of Geo Information van Alterra in Wageningen werd ontwikkeld.

Zie: www.maptalk.com.

⁷ Daguerre zinspeelde zelfs op het afleiden van topografische informatie uit foto's. Zie: H. C. M. Kleyn, *Boven rusteloos land. Remote sensing ten behoeve van morfologische analyse van het stadslandschap 1915-1980*, Groningen 1999, p. 79.

ometrie van de luchtfotografische opname technisch voldoende onder controle hadden, werd de bruikbaarheid van luchtfotografie voor de schematische weergave van de gesteldheid van het aardoppervlak in de vorm van topografische kaarten al vroegtijdig ingezien. Intussen was de functie van luchtfotografie voornamelijk beperkt tot het verzamelen van informatie over terreingesteldheid, -inrichting en -gebruik. Op basis van deze informatie konden ook schetskaarten met een beperkte nauwkeurigheid worden gemaakt.

Met de komst van het motorvliegtuig konden sinds 1906 camera's volgens een rationeel vluchtplan over grote aaneengesloten oppervlakten door het luchtruim worden gedirigeerd. Inmiddels was ook de fotogrammetrie (de hulpwetenschap om kaartcoördinaten af te leiden van luchtfoto's, met als grondleggers Meydenbauer in Duitsland en Laussedat in Frankrijk) zover gevorderd dat luchtkartering niet alleen economisch haalbaar was, maar ook een veel snellere methode verschaftte dan landmeting vanaf de grond. Sinds de jaren twintig stapten steeds meer westerse landen over op deze carteringsmethode van hun grondgebied, en dat van hun eventuele overzeese koloniën.

De beheersbaarheid van het gevlogen platform had nog een andere consequentie voor aardobservatie. Door series van opnamen van eenzelfde gebied konden vluchtige aardkundige veranderingen worden waargenomen en bestudeerd waarvan voorheen geen duidelijk beeld bestond. Dit gold zowel ten aanzien van het natuurlijke landschap (zoals landvormingsprocessen in het getijdenlandschap) als het cultuurlandschap (bijvoorbeeld stedelijke verkeersafwikkeling). Luchtfotografie verschaftte sinds de jaren twintig voor het

links:

Overboordfotografie.

Luchtfotograaf in actie, omstreeks 1930

rechts:

Het City Planning

Center van

M. C. Branch,

schuivende panelen

met grootformaat

verticale luchtfoto's

van de gehele

stedelijke

agglomeratie.



eerst een bruikbaar simulatiemodel voor het begrijpen van instabiele ruimtelijke processen, die het eerst werden toegepast in de fysische geografie. Sindsdien werd dit simulatiemodel ook in de stedelijke en regionale planning toegepast, onder andere als wapen tegen ongecontroleerde urbanisatie. Zelfs voor politieke doeleinden werd de met een aura van hightech omgeven luchtfotografie aangewend door architecten en stedenbouwers, onder wie Le Corbusier in zijn manifest *Aviation. L'Avion accuse...* uit 1935.

Le Corbusier vindt in de luchtfotografie de definitieve legitiematie om de methoden van de architectuur en stadsplanning te veranderen, zo blijkt uit de tekst (Engelstalige heruitgave): 'We desire to change something in the present world. For the bird's-eye view has enabled us to see our cities and the countries which surrounds [sic] them, and the sight is not good. We knew quite well that our cities were steeped in indignities abhorrent to men; that our cities made martyrs of men, and that we are deprived of "essential delights", huddled and shut up in tanneries which at every day and at every hour are undermining us, ageing us, destroying the species, and making us serfs. The airplane is an indictment. It indicts the city. It indicts those who control the city. By means of the airplane, we now have proof, recorded on the photographic plate, of the rightness of our desire to alter methods of architecture and town-planning.'⁸

Luchtfotografie als instrument van planning TIJDENS DE tweede wereldoorlog werden nieuwe camera- en vluchttechnieken geïntroduceerd, fotochemische procédés verder verbeterd en de productiecapaciteit van de luchtverkenning en het inlichtingenverkeer bij verschillende strijdmachten enorm uitgebreid. De toepassing aan geallieerde zijde van infraroodgevoelige 'camouflage detection film' betekende een doorbraak in de waarnemingsmogelijkheden en werd na de oorlog ingezet voor onder andere agronomisch en milieutechnisch onderzoek. In de praktijk van de militaire luchtverkenning kwam meer nadruk te liggen op het nauwgezet en systematisch volgen van het verloop van oorlogshandelingen door periodieke waarneming. De focus van de lucht-

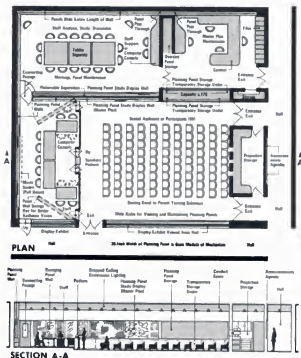
⁸ Le Corbusier, *Aircraft. 'L'Avion accuse ...'*, Londen 1987 (orig. 1935), p. 11.

⁹ N. Wiener, *Cybernetics*, Cambridge 1948; Zie ook: N. Wiener, *Cybernetics or Control and Communication in the Animal and the Machine*, Parijs/New York 1948.

waarneming verschoof steeds meer naar het *dynamisch proces* van de oorlog. Om de lawine van visuele en niet-visuele gegevens te verwerken tot operationele informatie, was automatische gegevensverwerking onontbeerlijk. Daartoe werden dan ook sinds 1940 de eerste pogingen ondernomen. Met behulp van nieuwe technieken voor waarneming, elektronische gegevensverwerking en visualisatie probeerde men te achterhalen wat de effecten van interactie waren tussen de vele onderdelen in grote, complexe systemen.

De kennis die nodig was om complexe ruimtelijke en technische processen te kunnen beheersen en reguleren, berustte gedeels op natuurwetenschappelijke theorieën en modellen omtrent dynamische systemen. Een van de protagonisten van de systeembenadering was de bioloog Ludwig von Bertalanffy. Bij de lancering van zijn ideeën in 1937 in Chicago kon hij nog niet op veel bijval rekenen; dat veranderde echter toen hij na de oorlog zijn *Algemene Systeemeer* (1968) publiceerde. Dit boek zou samen met de sturingsleer in *Cybernetics* van de mathematicus Norbert Wiener (1948)⁹ en W. Ross Ashby's *An Introduction to Cybernetics* (1956) een opstap vormen naar de kwantitatieve revolutie in tal van

Het City Planning Center van M.C. Branch, plattegrond en doorsnede. Tot de outillage behoorde o. a. een zaal met projectiefaciliteiten en een podiumtafel, een kleinere zaal voor beraad en een ruimte voor opslag en beheer van informatie. Het meest saillant zijn de schuivende paneelen met verticale luchtfoto's, die de grote zaal omgeven. Op de luchtfoto's konden aantekeningen worden gemaakt of alternatieven worden getekend. De luchtfotografische gegevens konden worden verversht, afhankelijk van de thema's in de luchtfoto's, zoals bevolking en huisvesting, grondgebruik en vervoer etc. De vervangingscyclus van de luchtfoto's varieerden van een week tot twee jaar



takken van wetenschap. Het systeemdenken werd zelfs tot paradigma verheven binnen de naoorlogse algemene theorie van de planning.¹⁰ Het ondervond dan ook sinds het begin van de jaren vijftig brede navolging, met uitlopers in de architectuur en stedenbouw. In de sociologie werd de luchtfotografie bestanddeel van kwantitatief onderzoek naar de stad, zoals in de studie uit 1952 van voormalig oorlogsvliegenier Paul-Henri Chombart de Lauwe over de sociale morfologie van Parijs.¹¹

Een echo van de systeembenadering van de stad is onder meer terug te vinden in de theoretische verhandelingen van de Amerikaanse planningsdeskundige Melville C. Branch.¹² In 1948 verscheen van zijn hand *Aerial Photography in Urban Planning and Research*, een zeer vooruitstrevend boek waarin luchtfotografie het basisingrediënt vormt van een simulatiemodel voor stedelijke besluitvormingsprocessen. In 1971 zou hij zijn visie op stedelijke planning uitwerken in *City Planning and Aerial Information* aan de hand van Los Angeles, waar hij van 1961 tot 1970 lid was van de Board of City Planning Commissioners. Daar kwam hij in contact met de anachronistische en voor het beheer van de metropool desastreuze praktijk van de *master planning*. Een alternatief was snel gevonden. Naar het voorbeeld van *control rooms* van de marine en de multinational TRW, die Branch beide van binnenuit had leren kennen, en van diverse andere operatiecentra die hij had bestudeerd, moest ook Los Angeles bestuurd gaan worden vanuit een technische regiekamer. De inrichting van het zogenaamde *City Planning*

10 Zie bijvoorbeeld G. Chedwick, *A Systems View of Planning*, Oxford 1971.

11 P.H. Chombart de Lauwe e. a. (red.), *Paris et l'Agglomération Parisienne. Deel II: Méthodes de recherche pour l'étude d'une grande cité*, Parijs 1952.

12 M.C. Branch (geb. 1913) diende tijdens de oorlog als instructeur aan de US Naval Air Combat Intelligence School en aan boord van een vliegkampschip waar complexe operaties werden gecoördineerd vanuit een geavanceerde *control room*. Na zijn diensttijd promoveerde hij op het onderwerp regionale planning aan de universiteit van Harvard, tot den toe een unicum in America. Enkele jaren later trad hij aan als manager bij TRW Inc., een multinational die onderdelen fabriceerde voor wapensystemen en raketten. En vervolgens werd hij de eerste directeur van het Bureau of Urban Research van de universiteit van Princeton. Weer later bekleedde hij de eerste Amerikaanse leerstoel in de ruimtelijke planning aan de University of Southern California. Hij schreef meer dan twintig boeken over planning.

Center werkte Branch gedetailleerd uit in een plattegrond en doorsnede. Het concept stelde de stroomlijning, ordening en bewerking van veelsoortige en hoogwaardige informatie centraal, tot en met het moment van bestuurlijke besluitvorming en de communicatie daarover naar buiten toe. Verticale luchtfotografie (orthofotografie) speelde hierbij een sleutelrol. Het cruciale onderscheid met de masterplanning zat in de verbrede reikwijdte van de stedelijke planning – niet langer beperkt tot fysieke aspecten maar veelomvattend (*comprehensive*) – en anderzijds in het continue karakter van planning, dus ononderbroken (*continuous*), met een onderscheid naar korte, middellange en lange termijn.

Historisch gezien luidde het stedelijk planningcentrum van Branch een nieuw tijdperk in voor wat betreft het informatiemanagement in de ruimtelijke planning, een ontwikkeling die door Faludi (1973) bondig wordt beschreven.¹³ Het universeel toepasbare concept voor het centrum van Branch vatte de nieuwe Amerikaanse visie op stedelijke planning als het ware samen: de stad werd opgevat als een open en dynamisch systeem, waarvan de onderdelen in hoge mate verbonden waren en die deels kwantificeerbaar, meetbaar en classificeerbaar waren.¹⁴ Ook sprak er een zekere sympathie uit voor de informatietheorie en cybernetica. Al deze aspecten werden gematerialiseerd in de blauwdruk voor het planningcentrum. Het centrum diende als een groot, analoog *decision support system* of geografisch informatiesysteem, compleet met multischalige, grafische en alfanumerieke gegevens, lagen, en analytische operaties, die overigens discreet in de bijruimten van het auditorium werden uitgevoerd door stafmedewerkers. Het 'geheugen' van dit systeem was ondergebracht in de derde ruimte, waar van tijd tot tijd het gegevensmateriaal werd geactualiseerd. Ook buiten de Verenigde Staten vonden de nieuwe methoden voor metropolitane planning gehoor, zo ook in Nederland, waar de planoloog W. Steigenga aandacht besteedde aan *comprehensive planning*, onder verwijzing naar Branch.¹⁵

13 A. Faludi, 'The Blueprint versus the Process Mode of Planning', in: *A Reader in Planning Theory* (Urban and Regional Planning Series, 5), Oxford 1973, pp. 131–149.

14 M.C. Branch, *Continuous City Planning. Integrating Municipal Management and City Planning*. New York 1981.

15 W. Steigenga, *Moderne planologie*, Utrecht / Antwerpen 1964, p. 9.

Satellietbeelden DE KOUDE OORLOG vormde een krachtige aanleiding voor de militaire apparaten van NAVO en Oostblok om de lucht- en ruimteverkenning voortdurend te ontwikkelen. Satellietfotografie dateert van het begin van de jaren zestig, maar kende een uitsluitend militair gebruik als informatiebron voor internationale veiligheid. Aan het eind van de jaren zestig verbeterde de civiel-wetenschappelijke toegankelijkheid van (meest oudere) satellietbeelden en kwam het vakgebied van de remote sensing tot wasdom. Het jonge vakgebied was van meet af aan op symbiotische wijze verbonden met de ontwikkeling van informatiesystemen voor de bewerking, analyse, opslag en verspreiding van ruimtelijke gegevens. Het vermogen van computers om aritmetische bewerkingen op beeldgegevens uit te voeren, gaf voeding aan de toepassing van de ruimtelijke informatiesystemen in onder meer de geografie.¹⁶ Aanvankelijk waren deze computersystemen ingericht voor de verwerking van ofwel fotorealistische beelden, ofwel topografische en thematische kaarten, maar sinds de jaren tachtig werden zij als hybride raster-vectorsystemen doorontwikkeld.

Vanuit de stadsplannings- en beleidshoek groeide rond het einde van de jaren zestig de belangstelling voor ruimtelijke informatiesystemen en bogen wetenschappers uit verschillende disciplines zich over het vraagstuk van de integratie van regulerende systemen (bijvoorbeeld voor verkeerscirculatie, milieutechniek en waterhuishouding) met systemen voor landobservatie. Ook werden luchtfotografische opnamen met succes verwerkt tot ruimtelijke, driedimensionale modellen die dienstdeden bij morfologische analyses. Het behoud van cultuurhistorische en visuele waarden van historische stadscentra werd steeds belangrijker in het denken over de toekomst van (grote) steden vanaf de jaren zeventig. Vraagstukken als dat van de binnenstadssanering vereisten in een aantal landen wettelijkeen voorafgaande survey van het bouwbestand en een morfologische analyse van plangebieden. In dat verband werden computermodellen geconstrueerd via het inlezen van de coördinaten met stereoscopische apparatuur vanaf verticale luchtfotoparen.¹⁷

De opkomst van de satellietwaarneming betekende vooral een systematisering van de aardobservatie in de zin van frequentie en

16 Zie bijv. D. J. Maguire, M. F. Goodchild, D. W. Rhind (red.), *Geographical Information Systems. Principles and Applications*, Essex 1992 (orig. 1991).

17 J. P. Muret e. a. (red.), *Aerial Photography and City Planning*, Parijs 1972.

regelmaat. Tijdreeksen van grotere gebieden kregen hun beslag in de vorm van animaties, waardoor de dynamiek van ruimtelijke ontwikkelingen op regionale en nationale schaal beter dan tevoren kon worden bestudeerd. Tot en met de jaren zestig werd op deze wijze voornamelijk incidentele informatie verkregen over de statistische toestand van metropolitane gebieden (ligging, structuur, spreiding), maar met de komst van het Landsatprogramma in 1972 werd het hoge tempo van verstedelijking met satellietbeelden aanschouwelijk gemaakt en feitelijk vastgesteld.¹⁸ En daaruit werden vervolgens (ongunstige) prognoses afgeleid ten aanzien van de slinkende ruimtevoorraad voor stedelijke uitbreiding, benodigde energie, de milieuproblematiek (chemische en thermische vervuiling, het uitsterven van biologische soorten, de uitputting van natuurlijke hulpbronnen, de negatieve effecten van kunstmatig opgewekte radioactiviteit, en dergelijke), de wereldvoedselproductie en de algehele leefbaarheid op aarde. Te midden van de wetenschappelijke doemscenario's over de teloorgang van het mondiale land- en zeemilieu en de atmosfeer stelde remote sensing een wetenschappelijke onderbouwing voor politiek handelen in het vooruitzicht, ook ten aanzien van de problematiek van urbanisatie en het stedelijk leefmilieu. Het is niet moeilijk om de parallel aan te wijzen tussen deze politisering van satelliet-remote sensing en de (bijna propagandistische) inzet van luchtfotografie in het verloop van de Europese stedenbouw sinds de jaren twintig.

¹⁸ Landsat, gelanceerd als ERTS-1, was het eerste civiel-wetenschappelijke programma voor aardobservatie in het kader waarvan inmiddels verschillende generaties van waarnemingssatellieten in gebruik zijn genomen.

H

De schaduwstad**Bescherming van het thuisfront tegen luchtaanvallen
1940–1945**

LUCHTBESCHERMING? Dit archaïsche begrip staat voor een tijdperk: een politiek-bestuurlijke denkwijze, een stedenbouwkundig en architectonisch concept en een verzameling technisch-organisatorische maatregelen om de burgerbevolking van steden tegen luchtaanvallen te beschermen. De dreiging van eskaders bommenwerpers riep een militaire en civiele verdediging in het leven, die uitmondde in een alternatieve stad – een schaduwstad – die een eigen leven leidde naast de bestaande.

De schaduwstad is gematerialiseerd in een geraffineerde sociaal-ruimtelijke structuur die niet slechts private en openbare schuilplaatsen omvat, maar ook waarschuwings- en verduisterings-systemen, zandzakken, voedselopslag en dergelijke. Het personeel van de schaduwstad – diensten Publieke Werken, politie, brandweer, medisch personeel, vrijwilligers, reddingsteams, schuilplaatspersoneel, voedingsteams, luchtbeschermingsdiensten – beschikte over rampenscenario's, handelingsvoorschriften, allerlei kledij en apparatuur. Zij verzorgden mentale trainingen om de stedelingen op luchtaanvallen te prepareren.

De schaduwstad is tijdens de Tweede Wereldoorlog, ook in Nederland, tot volle wasdom gekomen. Een reconstructie van de werkzaamheden rondom het civiele Steunpunt van Rijkscommissaris Seyss-Inquart in Den Haag (Clingendaal) toont de complexe sociale en ruimtelijke organisatie van Neerlands grootste schaduwstad, ontworpen door een speciale Duitse brigade: de afdeling Siedlung und Bauten.

EIND 1940 KWAM WALTER MÜNSTER, een civiel-ingenieur die stamde uit Sudetenland (Tsjecho-Slowakije), naar Nederland. In Den Haag trof hij een straf opgezet commandocentrum van het civiele Duitse bestuur onder leiding van de Reichskommissar für den besetzten niederländischen Gebieten, de Oostenrijker dr. Arthur Seyss-Inquart.

Tot zijn aantreden was Münster directeur van een Oostenrijkse woningcorporatie. Hij had de dimensies van de stroomversnelling in zijn carrière niet kunnen voorzien. Rechtstreeks

**Representatieve
projecten**

ressortierend onder de hoogste civiele bestuurder in Nederland nam hij op 1 januari 1941 de leiding op zich van de nieuwe afdeling Siedlung und Bauten, die zich aanvankelijk primair richtte op representatieve projecten die voortkwamen uit het huisvesten van de Haagse 'hofhouding' van Arthur Seyss-Inquart en zijn General-Kommissare. In 1940 hadden de meeste Duitse instanties zich in Den Haag gevestigd: op het Binnenhof, aan het Plein, Lange Vijverberg en Alexanderstraat. De Duitse bestuurlijke top vorderde ook voorname woonruimte. Zo legde Seyss-Inquart beslag op het landhuis Clingendaal, dat sinds 1939 leegstond. Naast enkele ondergeschikte verbouwingen liet hij direct na aankomst een tennisbaan aanleggen en een paardenstal bouwen.¹ Het landhuis moest fungeren als deftig brandpunt voor de top van het Duitse culturele leven. Seyss-Inquart ontving en amuseerde hier de bestuurders van het Derde Rijk, zoals Himmler en Goering.

Zodra hij in dienst trad, nam Münster het toezicht op voorgenomen verbouwingen op zich, zoals de bouw van dienstwoningen voor chauffeurs en ander personeel, evenals asfaltering van toegangswegen en houten gebouwtjes voor wachtposten. Het had er veel van weg dat hij zijn vroegere directeursbestaan zonder al te veel turbulentie kon voortzetten.

DE ABTEILUNG SIEDLUNG UND BAUTEN functioneerde tot halverwege 1942 geheel zelfstandig en had weinig tot niets van doen met het Duitse militaire apparaat. Het doel van de afdeling was het realiseren van civiele Duitse projecten, onder meer voor de Duitse politie en de ('Waffen-')ss, die tot 1944 met 20.000 manschappen in Nederland vertegenwoordigd waren. Dit semi-militaire apparaat nestelde zich grotendeels in bestaande grote gebouwen, paste die aan en breidde die uit, rekening houdend met de bijzondere eisen aan verblijf en vermaak van de Duitsers; soms werden om representatieve redenen nieuwe gebouwen ontworpen. Het bureau van Münster verzorgde de 'Bauinspektion', de procedurele begeleiding, materiaalverstrekking en het toezicht op alle bouwwerken voor het Rijkscommissariaat, zoals verbouwingen aan

1 H. J. Neumann, *Arthur Seyss-Inquart. Het leven van een Duits onderkoning in Nederland*, Utrecht/Antwerpen 1967, p. 147. Over Clingendaal: M. van Doorn en Chr. Vaillant, *Clingendaal. Het huis, de tuinen, de bewoners*, Den Haag 1982. NIOD, FIWI, 2253.

woningen voor topambtenaren van politie en ss, Duitse scholen en andere opleidings- en opvoedingsinstellingen die vielen onder orde en veiligheid. De afdeling groeide snel. Uit de beschikbare archiefstukken blijkt dat ze tussen de veertig en zestig medewerkers telde, waaronder zeker twaalf architecten en ingenieurs.

Het bureau van Münster begon met de oprichting van een pseudo-woningcorporatie met de germanistische naam *Algemee- ne Volksvestiging N.V.*, in schijn conform de Woningwet en het Woningbesluit.² De benaming verraadt nationaal-socialistische ambities, want verwijst niet alleen naar het ›Boden- und Wohnungsrecht‹, het recht van iedere burger zich te kunnen vestigen op een eigen stuk grond, maar ook naar de politiek van de ›innere Kolonisation‹, de inrichting en exploitatie van ›Lebensraum‹ voor het Duitse volk.³ De organisatorische opzet van de N.V., waarvoor ongeveer twintig personen werkzaam waren, was gemodelleerd naar Duitse en Oostenrijkse voorbeelden.⁴

Het pronkstuk van de N.V. was een mijnwerkersnederzetting in Heerlen naar ontwerpen van Karl Gonser en Hans Georg Oechler (1941–1944; in 1945 na de bevrijding voltooid). De wijk, uitgevoerd onder leiding van een eigen ›Baudienst‹, was bestemd voor de Duitse leiding van de Limburgse mijnen en bestond uit grote woningen met vier slaapkamers, die elk waren voorzien van een kelderruimte met kleine bom- en gasbestendige schuilplaatsen die onderling waren verbonden. In dit stadium van de oorlog kreeg de Duitse schaduwstad nog ondergronds gestalte, maar dat zou spoedig veranderen.

MÜNSTER WAS BIJ AANKOMST IN DEN HAAG bijna veertig jaar. Versterkingen
Hij bracht zijn 39-jarige verloofde Maria Zerbs mee. Zij trouwden rond Pasen 1941. De felicitatiebrieven die Münster uit Oostenrijk ontving, verwezen niet alleen naar oude kameraadschap, maar

² NIOD, FiWi 2244.

³ Zie E. Agricola, 'Een modelwijk voor kinderrijke gezinnen, De Maria Christinawijk in Heerlen', in: K. Bosma en C. Wagenaar, *Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland*, Rotterdam 1995, pp. 72–79.

⁴ Münster correspondeerde met zijn Duitse en Oostenrijkse collega's en liet bestekken, constructietabellen en standaardontwerpen opsturen. NIOD FiWi 2244. Zie ook Agricola, 'Een modelwijk', p. 74, noot 10 en 11.

verwoordden ook de wens dat hij een woning voor zijn gezin zou vinden die, 'ondanks verstoring door vliegtuigen', alle drukte die uit zijn functie voortkwam zou compenseren.⁵ In plaats van een tamelijk rimpelloos bestaan in een bezet land geraakten Münster en zijn vrouw in de maalstroom van de verdediging van Seyss cum suis tegen geallieerde aanvallen. De acceleratie in de verantwoordelijkheden en in de aard van zijn werk, die neerkwam op een verschuiving van representatieve architectuuropdrachten naar primair bouwkundige beschermingsprojecten in de schaduwstad, kan niet duidelijker worden geïllustreerd dan met de eerste daad die Münster verrichtte na de geboorte van hun zoon op 12 april 1942: het bestellen van een kindergasmasker.⁶

DE RIJKSCOMMISSARIS beperkte zijn werkzaamheden niet tot het controleren van het Nederlandse bestuursapparaat, maar ontwikkelde ook eigen beleid, dat voortkwam uit de militaire situatie en de geleidelijke verheving van de Totale Oorlog in 1942. Hij, zijn civiele medebestuurders evenals Münster moesten laveren tussen een goede verstandhouding met ss-leider H. Himmler (en diens vooruitgeschoven post H.A. Rauter) en het beperken van de invloed van deze militante organisatie, die hun bestuurskracht zou kunnen reduceren.

Nog in 1941 slaagde Münster erin om een stevig eigen aandeel in de verdeling van grondstoffen en bouwmaterialen te creëren, waardoor de uitvoering van zijn bouwprojecten was gegarandeerd. Ondertussen genereerde Seyss eigen inkomsten door de oprichting van een juridische onderafdeling die werd belast met het financieel 'strippen' van joden. In de burelen van Münster vond de uitvoering plaats van de Verordening 154/41, waarin een regeling werd getroffen voor de concentratie van joden in een getto in Amsterdam (Transvaal- en Rivierenbuurt).⁷ Seyss-Inquart beschikte dus over eigen kapitaal, een eigen 'Baudienst', een distributiecentrum voor materialen ('Bauhof'), speciaal geselecteerde aannemers en bouwmaterialen om projecten te financieren.

Toen op 17 april 1942 in Duitse kringen bekend werd dat in

5 Brief Georg Lanya aan Münster, 24 april 1941. NIOD, FiWi 2224.

6 NIOD, FiWi 2224 en 2225.

7 'Niederschrift über eine Besprechung vom 27. Nov. 1941', in aanwezigheid van Münster, Böhmcker en Aus der Fünfen. NIOD, FiWi 2234. Zie ook 2233-2236.

verband met de ontruiming van een strook langs de kust voor de aanleg van de Atlantikwall vorderingen en sloop zouden worden afgekondigd, bleven de bouwprojecten van Münster buiten schot. Hij werd zelfs »Räumungskommissar« voor de sloop in de beide steunpunten in Den Haag (Scheveningen en Clingendaal) en later zelfs voor het Nederlandse deel van de Noordzeekust. Bovendien voerde hij de regie over de verdeling en het transport van bouwmaterialen voor civiele projecten van de Rijkscommissaris, de NSDAP en de ss. Siedlung und Bauten was de facto uitgegroeid tot de civiele evenknie van de Organisation Todt, de uitvoerder van de Atlantikwall. Het takenpakket van Siedlung und Bauten veranderde navenant.

IN DE ZOMER VAN 1942 werd een bouwstop afgekondigd. De bouwnijverheid stond vanaf dat moment in dienst van »kriegswichtige« projecten, zoals de destructie van talloze steden en dorpen om militaire versterkingen te kunnen aanbrengen. De aanleg van de Atlantikwall langs de Noordzeekust was wel de omvangrijkste ingreep. Niet alleen Scheveningen maakte als »Stützpunkt« deel uit van deze verdedigingslinie maar, ook – vreemde eend! – het »Stützpunkt« Clingendaal van de Duitse civiele top in Nederland. De ruimtelijke interventies die hieruit voortkwamen, hadden desastreuze gevolgen voor Scheveningen en Den Haag.

Daar kwam nog eens de luchtbescherming bij. De geallieerde luchtaanvallen namen dermate toe dat de bezetter zich ook in Nederland gedwongen zag luchtbeschermingsmaatregelen te nemen voor Duitse burgers in civiele dienst en voor werknemers van Nederlandse bedrijven die voor de oorlogsproductie onmisbaar werden geacht.

Door zijn uitstekende werkrelatie met Seyss-Inquart en zijn buitengewone prestaties, kreeg Münster steeds meer taken toebedeeld die hem een sleutelrol in de bouwnijverheid en een sterke positie tegenover de agressieve Bauleitung van de Waffen-ss bezorgden. Een gezamenlijke machtsgreep van Seyss en Rauter bracht de aanleg van het Haagse deel van de Atlantikwall onder de leiding van de ss; de Organisation Todt werd dus ter zijde geschoven. In de praktijk betekende deze verandering dat de afdeling Siedlung und Bauten, die in tegenstelling tot de ss Bauleitung al beschikte over een uitgebreid Nederlands netwerk, de dagelijkse leiding op zich nam.

Schaduwstad DE MEEST 'COMPLETE' SCHADUWSTAD in Nederland was onge-
Den Haag twijfeld de regeringszetel. In de periode 1934-1940 had het Haagse
 gemeentebestuur, meer dan andere steden, het bouwen van parti-
 culiere schuilruimtes aangemoedigd en bouwkundig begeleid. In
 de kelder of tuin van de woning, in schuilkelders van bedrijven,
 kantoren en fabrieken, in overheidsgebouwen en in openbare
 schuilplaatsen in parken, plantsoenen, bermen en op schoolplei-
 nen nam de schaduwstad bezit van het stadsbeeld. In Den Haag
 was van meet af aan de dreiging vanuit de lucht voelbaar vanwege
 de verduisteringsmaatregelen: 'Alle straatverlichting moest uit,
 de huizen dienden geheel lichtdicht te zijn en zaklantaarns, auto-
 en fietslichten mochten slechts een smalle streep blauw schijnsel
 produceren. Om de ergste ongelukken te voorkomen bracht de
 gemeente afrasteringen aan langs grachten en greppels en rukten
 bijna alle werklieden van de dienst Gemeentewerken uit om trot-
 toirbanden, straatmeubilair en bomen wit te kalken. De maan-
 standen konden zich verheugen in een ongebruikelijke belangstel-
 ling.'⁸ Geleidelijk aan doofde het avond- en nachtleven uit. Al bij
 het begin van de bezetting nam het autoverkeer drastisch af door
 gebrek aan brandstof. Er werden geen stratenplannen meer uitge-
 voerd en de hoeveelheid bestrating nam zelfs af. Het openbaar ver-
 voer met trams en bussen kreeg steeds beperkter dienstregelingen
 in en buiten de stad. De winkelstraten met geblindeerde etalages
 oogden doods. Aan de Nederlandse schaduwstad werd tijdens de
 bezetting niet voortgebouwd, aan de Duitse des te meer.

DE BESLISSING om scheveningen als militair en Clingendaal als
 civiel Stützpunkt te combineren, had verstrekkende gevolgen voor
 het weidse stedelijk weefsel van Den Haag. De stad bestond vrij-
 wel geheel uit laagbouw en was dooraderd met parken, bossen en
 landerijen rond buitens. De beter bedeelden (bestuurders, politici,
 diplomaten, Indiëgangers, militairen, ambtenaren) resideerden in
 dure wijken aan de zeezijde, uitgezonderd het dorp Scheveningen

8 B. van der Boom, *Den Haag in de Tweede Wereldoorlog*, Den Haag 1995, p. 21. Zie ook: 'Afbraak en verwaarlozing (1940-1945)', in: R. Vijfwinkel e. a., *'s Haags werken en werkers. 350 jaar Gemeentewerken (1636-1986)*, Den Haag 1986, pp. 297-298.

9 Over contouren Clingendaal en organisatie zie: Van der Boom, *Den Haag in de Tweede Wereldoorlog*, p. 113, 39.

en het flankerende Duindorp; de handelaren, winkeliers en arbeiders woonden ten zuiden van de lijn Loosduinseweg-Bezuidenhoutseweg, die dwars door het oude centrum liep. De 'Hauptkampflinie', die Stützpunkt-Scheveningen verbond met Stützpunkt-Reichskommissar, moest dwars door de bebouwde kom van de stad worden getrokken. De lijn kreeg een breedte van ten minste vijftig meter, zodat ruimte ontstond voor het aanbrengen van versterkingen en het manoeuvreren met rollend materieel.

Drie jaar nam de afbraak van vooral woningen en de opbouw van de ruimtelijke elementen van de Atlantikwall in beslag. Vanaf Kijkduin liep langs de Sportlaan een 27 meter brede tankgracht met een lengte van ruim vijf kilometer, zigzaggend tot Zorgvliet, door de wijk Zorgvliet tot de Scheveningse Bosjes, 'vanwaar dra-

De Atlantikwall
in Scheveningen en
Den Haag met
rechts de 'zak' voor
het civiele Steunpunt-
Clingendaal voor
Seyss-Inquart



stadszijde brede rijen huizen moesten worden afgebroken, maar ook talloze boompartijen en struiken sneuvelden in de Boschjes van Poot en Pex, Meer en Bosch en de Scheveningsche Boschjes. Ook het eeuwenoude Haagsche Bosch met de beroemde oude beplanting van de vijvers met dikke bomen en romantische paden, en de zo geliefde ijsbaan moesten er aan geloven.

HET HAAGSE AANDEEL in de Atlantikwall ontplooidde zich, gegeven de enorme opgave, in een razend tempo. Gemeentewerken coördineerde de sloopwerken, de opslag van inboedels en de evacuatie binnen Den Haag, de dienst Stedebouw en Volkshuisvesting leverde de kadastrale gegevens, het Elektriciteitsbedrijf verwijderde meters, lantaarnpalen en transformatorhuisjes, de Duinwaterleiding regelde afsluiting van leidingen. Opmerkelijk is de perfecte organisatie van het hergebruik door Siedlung und Bauten. Alle bruikbare bouwmaterialen werden naar Bauhof Clingendaal vervoerd en daar opgeslagen; een deel ervan kon direct weer worden benut voor de aanleg van de Atlantikwall en de bouw van schuilruimtes.¹⁰

Toen Seyss-Inquart en Rauter de vesting Scheveningen-Clingendaal eind september 1943 inspecteerden, toonden zij zich zeer tevreden.¹¹ Ook de inspectie door veldmaarschalk Rommel begin januari 1944, die de kustversterking en de verdediging van Den Haag en verdedigingsinstallaties en hun achterland bezocht, verliep naar tevredenheid. Enkele dagen later dook Himmler op, die later per brief Seyss-Inquart feliciteerde met zijn »tatkräftige soldatische Mitarbeit« bij de totstandkoming van de vesting Scheveningen-Clingendaal en verzocht zijn dank over te brengen aan Münster.¹²

De grootschalige evacuatie was door Räumungskommissar Münster gedelegeerd aan de Dienst Gemeentewerken en het Bureau Afvoer Burgerbevolking, dat ressorteerde onder het ministerie van Binnenlandse Zaken. Den Haag beschikte sinds oktober 1942 over een gemeentelijk Evacuatiebureau, dat met vijftientwintig ambtenaren aanving en uitgroeide tot vierhonderd in het voorjaar

¹⁰ NIOD, Reichskommissar, 14, nr. 334.

¹¹ Van der Boom, *Den Haag in de Tweede Wereldoorlog*, p. 138.

¹² N.K.C.A. in 't Veld, *De SS en Nederland. Documenten uit SS-archieven 1935-1945*, Den Haag 1976, p. 1287.

van 1944, die koortsachtig bezig waren om noodlottige gevolgen van de aanleg van de Atlantikwall, zoals evacuatie, onteigening, inkwartiering en sloop, op te vangen. Van de 135.000 (!) op transport gestelde Hagenaars trokken er 15.000 naar buurgemeenten en 45.000 naar het noorden of oosten van het land. Bovendien moesten vele Hagenaars inkwartiering van evacués gedogen, wat interessante, maar niet steeds gewaardeerde sociale processen teweegbracht. In het centrum van de stad stonden ongeveer duizend huizen van gedeporteerde joden leeg, die door Siedlung und Bauten als woonruimte ter beschikking werden gesteld. Degenen die zelf geen onderdak elders konden vinden en voor het arbeidsproces geen betekenis hadden, werden van gemeentewege buiten de Randstad ondergebracht.

In de dubbele vesting woonden in september 1943 nog ongeveer 25.000 Nederlandse burgers in Scheveningen en 17.000 in Clingendaal. In het voorjaar van 1944 telden de beide vestingen nog 10.000 inwoners. De situatie in 1944 was zo dat 3000 Nederlanders toegang kregen tot Clingendaal, evenals 1.000 Duitse burgers. In mei 1944 dreigde nog de evacuatie van de resterende burgerbevolking uit het Stützpunkt, maar na de geallieerde landing in Normandië was dit plan van de baan.

HET STEUNPUNT CLINGENDAAL werd omsingeld met grachten, muren en gestandaardiseerde bunkers. De contour van de linie werd deels bepaald door de eigenschappen van het terrein, waarbij vooral waterlopen als begrenzing werden gebruikt. De eerste fase van het steunpunt Clingendaal bestond uit grootschalige militaire aardwerken, een zigzaggende tankgracht met enkele bunkertjes en tankmuren door het (deels gekapte) Haagse Bos. De tankgracht was een verbreding van een bestaande waterloop. De bunkers werden langs deze gracht gebouwd en sommige zijn thans nog als aangeaarde heuvels herkenbaar. Hier zijn geen tekeningen van bewaard gebleven; mogelijk zijn deze verdedigingswerken niet door Siedlung und Bauten ontworpen, wel voerde de Afdeling de regie. De tankgracht bij de Benoordenhoutseweg tussen het landgoed Oosterbeek en het Oostersportpark in Wassenaar werd speciaal gegraven (en bestaat thans nog).¹³

13 B. Koopmans, *Over bossen, parken en plantsoenen. Historisch groen in Den Haag*, Den Haag 2000, p. 25.

Het steunpunt werd aan de zuid- en oostkant afgegrensd door een tankgracht van ongeveer twintig meter breed, in het westen door de Koningsgracht. De huizenrij aan de Raamweg en de Koningskade werd onteigend; tot vensterhoogte werd daar een muur voor gezet. Het traject Raamweg-Koningskade had een vrije breedte van vijftig tot zeventig meter, het Malieveld was een open grasvlakte waar de muur overging in een tankgracht die door het Haagse Bos liep en langs Huis ten Bosch scheerde. Vanaf het Haagse Bos liep weer een tankgracht zeewaarts, langs de achterzijde van het landgoed Oosterbeek en het onbebouwde en onbegroeide terrein van de Haagsche Golfclub. Vlakbij de Oude Waalsdorperweg was een doorlaatpost in de tankmuur gebouwd. Vanaf de Haagse Golfclub liep de tankmuur – onderbroken door een waterbassin – via de watertoren naar de kust. Aan de rand van deze contour stonden veertien gestandaardiseerde verdedigingsbunkers. Ze staken ongeveer zeven meter boven het maaiveld uit en waren afgedekt met puin en zand. Op Duitse militaire kaarten uit 1943 stonden overigens voor Clingendaal vijfendertig bunkers ingetekend, waarvan twintig van het type 625. Het cordon rond Stützpunkt Clingendaal werd in vergelijking met andere Nederlandse Stützpunkte buitengewoon snel gesloten dankzij de inzet van duizenden arbeiders, talrijke machines en Duitse vaklieden, opgejuind door opzichters van Siedlung und Bauten.

DE BELANGRIJKSTE gebouwenconcentraties in het steunpunt waren het Landgoed Clingendaal, waar Seyss en zijn familie resideerden, het commandocomplex van de Rijkscommissaris (bunker en politiekazerne Wassenaarseweg), drie complexen met verzorgende functies (parkje op de hoek van de Oostduinlaan / Ruychrocklaan,



Civiele bunker met twee
luchtversorgungs pijpen voor
ca. 100 Duitsers in het
Steunpunt-Clingendael,
1946

in het Haagse Bos bij de Laan van Nieuw Oost-Indië en aan het noordelijke einde van de Ruychrocklaan-Van Ouwenlaan).¹⁴

Uiteraard had de schaduwstad ook eigen faciliteiten nodig: transformatorbunkertjes, noodsecretarie, noodkeukens, twee noodziekenhuizen, een EHBO-post, drie noodbegraafplaatsen, lijkenbewaarplaats, waterleidingkantoor, distributiedienst, ambtenaren van waterleiding, brandweer en politie. Daarnaast werden enorme voorraden aangelegd, zodat de bewoners van de omsingelde vesting enkele maanden zouden kunnen overleven.

Groots was het commandocomplex van de Rijkscommissaris. Op het terrein van het landgoed Oosterbeek waren politiebarakken, een garage en een houten brug gepland. In 1942 werd begonnen met de uitvoering van de kazerne voor »Stabskompagnie des RKK»; tegelijkertijd werd, pal daarnaast, gewerkt aan een als boerderij vermomde luchtbeschermingsbunker van twee etages voor Seyss-Inquart.¹⁵ Deze reusachtige bunker (begin 1943 gereed), op een steenworp afstand van het landgoed, was onder supervisie van Siedlung und Bauten ontworpen door het architectenechtpaar Gonser, waarna de tekeningen gedetailleerd en bestekklaar werden gemaakt door een externe architect: de »Stadtbaumeister» van Kettwig en »Bevollmächtigte für den technischen Durchführung von Luftschutzbauten», A. Kubitz.¹⁶ De schuilbunker was de grootste en best gecamoufleerde bunker in Den Haag. Zelfs bewapeningsminister Albert Speer bemoeide zich met deze bunker, die hij buitenproportioneel groot achtte, ook al wilde Seyss hem niet alleen voor zijn rijkscommissariaat gebruiken.¹⁷ Op 14 november 1942 legitimeerde Seyss het ontwerp van Siedlung und Bauten. Hij beschouwde de politiekazerne als een kwalitatief en representatief hoogtepunt, dat hij in verband bracht met de bunker in aanbouw die er (gecamoufleerd) aantrekkelijk uitzag, bescherming bood tegen aanvallen van jachtbommenwerpers, terwijl hij bovendien

14 H.F. Ambachtsheer, *Van verdediging naar bescherming. De Atlantikwall in Den Haag*, Den Haag 1995, p. 97.

15 Op 14 november 1942 schreef Seyss-Inquart aan Himmler over de voorwaarden waaronder hij in Den Haag kon blijven. In 't Veld, *De SS en Nederland*, pp. 870-871.

16 NIOD, FiWi 2227.

17 Brief Seyss-Inquart aan Albert Speer, 8 juni 1942. NIOD, FiWi 2277. Op 29 juni 1942 werden de tekeningen naar Speer verzonden. FiWi 2227.

zo groot was dat er desnoods de politietroepen van de kazerne in pasten. Er werd ook een aparte inlichtingencentrale ingebouwd. Pas in het uiterste geval was de bunker 'retraite' voor Seyss zelf. De opmerkingen van Speer nam Seyss, die zich gesteund wist door Himmler, voor kennisgeving aan.¹⁸ Zijn schuilruimte was aanzienlijk groter dan de bunkerruimte waarover Adolf Hitler onder de Reichskanzlei in Berlijn beschikte.

JUIST DOOR HET GROTE AANTAL voorzieningen wijkt het steunpunt Scheveningen / Clingendaal sterk af van de rest van de Nederlandse Atlantikwall. Het landfront met geschutsbunkers voor antitankkanonnen, de talrijke bombestendige hospitaal-, wateropslag- en keukenbunkers, verbunkerde hoofdkwartieren en het goed beschermde civiele centrum Clingendaal laat zich niet alleen uit militaire, maar evenzeer uit civiel-politieke overwegingen verklaren. Men kan concluderen dat in de Nederlandse context het beschermen van grote groepen Duitsers in bunkers een nieuwe opgave was, waarvoor een nieuwe typologie moest worden ontworpen naar voorbeelden in de civiele luchtbeschermingsprogramma's in Duitsland en de voorschriften van het Luftgaukommando in Amsterdam.

Steunpunt Clingendaal, een combinatie van actieve en passieve luchtbescherming, is het meesterwerk van de afdeling Siedlung und Bauten in de categorie luchtverdediging. Het was een veilig onderduikadres voor de Rijkscommissaris en zijn staf en kwam in recordtijd gereed. Wanneer Seyss-Inquart, die Den Haag om ideologische redenen niet mocht verlaten en een riant cordon rond zijn residentie in Clingendaal liet leggen, ondergronds zou zijn gaan, dan had hij het lang kunnen uitzingen. Maar alle pogingen om van Den Haag een stevig tegen invasie over water verdedigde stad of een ondergrondse doublure tegen luchtaanvallen te maken, bleken uiteindelijk van weinig betekenis voor het verloop en de duur van de bezetting: het project werd weliswaar in een hoog tempo aangevat (Scheveningen was december 1943 vrijwel voltooid, Stützpunkt Clingendaal nog eerder), maar in 1944 werden steeds meer divisies uit Den Haag teruggetrokken. Ook het civiele steunpunt van Seyss liep leeg. De Rijkscommissaris vertrok in september 1944 naar Apeldoorn. Ook daar stond hem een bombe-

¹⁸ In 't Veld, *De SS en Nederland*, p. 871.

stendige schuilruimte ter beschikking. Siedlung und Bauten verhuisde naar Deventer.

NA DOLLE DINSDAG, 5 september 1944, stagneerde de evacuatie van de Haagse bevolking geheel. De hongerwinter brak uit en eiste 2100 doden. De rooftocht naar brandbaar materiaal en de wanhopige voedseltrektochten namen een aanvang. De schaduwstad vormde een belangrijk doelwit. Alle aanwezige hout werd in de hongerwinter opgestookt: 21 houten schuilruimtes, de brug over de Schenk, de opstallen bij sportvelden, 55 houten schuilloopgraven en 29 schoolgebouwen.¹⁹ Het schootsveld van de open verdedigingsstrook door Den Haag werd nog verder verruimd door het grootscheeps rooien en opstoken van naar schatting 50.000 à 60.000 bomen en struiken; ook de woningen aan de zeezijde van de linie moesten het ontgelden. De elektriciteitstoevoer stakte en rioleringen raakten buiten werking. De stad vervuilde ernstig en veranderde in een mestvaalt. Het geallieerde bombardement op het Bezuidenhout op 3 maart 1945, een van de rampzaligste misworpen uit de bezettingstijd, kostte 520 Hagenaars het leven, 12.000 werden dakloos. De ravage was enorm: 3300 woningen verwoest of zwaar beschadigd, 290 bedrijven, 64 kantoren, 5 kerken, 15 scholen en 8 ziekenhuizen.²⁰ De totale afbraak ten behoeve van de vesting bedroeg aan het eind van de bezetting 28.000 woningen, waarvan 8000 buiten de vesting. 'Daarnaast waren nog 64 schoolgebouwen en 43 andere gemeentegebouwen beschadigd en grote hoeveelheden bestratingsmateriaal verdwenen: 28.000 m² keien, 290.000 m² klinkers. Negen bruggen waren verloren gegaan en enkele kilometers riolering uitgebroken, waaronder 36 meter persleiding. [...] Naast vernielingen waren er militaire werken die moesten worden opgeruimd: 500 meter staalversperring, 3,7 kilometer betonnen tankversperring (asperges) in vier tot vijf rijen dik, 130 betonnen bunkers, vier km. betonnen pantsermuur, 66 km. prikkeldraad en negen km. tankgracht en 5000 dekkingsgaten.'²¹ De wederopbouwopgave omvatte het herstel van een geweldige hoeveelheid publieke ruimte: 100 hectare bos, 130 hectare pleinen, 130 hectare beplanting in parken en 240 kilometer straatbeplanting.

De finale
aanblik van de
schaduwstad

19 'Afbraak en verwaarlozing (1940-1945)', p. 298.

20 Van der Boom, *Den Haag in de Tweede Wereldoorlog*, p. 235.

21 'Afbraak en verwaarlozing (1940-1945)', p. 311.

HET STÜTZPUNT-CLINGENDAAL was vrijwel tot een coulisse gereduceerd. Binnen de Muur en de tankgrachten bestond een uitgestrekt legerkampement met in de grote parken talloze militaire objecten. Duitse officieren woonden de badhotels volledig uit. De strandboulevard werd aan de zeezijde afgebakend met een vier meter hoge betonnen muur, met prikkeldraadversperringen en opgebroken straten, terwijl het strand acupunctuur onderging met betonnen palen. Scheveningen veranderde in een ruinelandschap met grote hopen puin, gebombardeerde gebouwen, straten zonder plaveisel, het Oranjehotel gemolesteerd, het Kurhauscabaret afgebroken en een zwartgeblakerde pier.

'Doodsche stilte spreidde zich nu over de wereldbadplaats, slechts door een bevolking ter grootte van die van een dorp bewoond. Een stilte [...] vooral aantrekkelijk voor vogels, die in grooten getale naar het spergebied kwamen na de ravage in het Haagsche Bosch, zoodat in het voorjaar het zingen van den nachtegaal weerklonk als nooit tevoren. Eenzaam en eigenaardig was het, in een leege straat de eenige bewoner te zijn, maar bepaald weemoedig deed het aan, in het hoogseizoen het centrum van het bad- en strandleven uitgestorven te zien.'²² Den Haag was in enkele jaren getransformeerd in een schimmenrijk en Scheveningen in een spookstad.

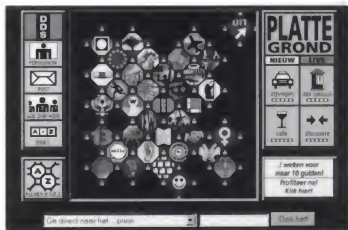
²² Bewoner geciteerd door Van der Boom, *Den Haag in de Tweede Wereldoorlog*, p. 139.

De digitale stad

BESTAAT ER een digitale stedenbouw? Sommigen vinden het steeds uitgebreider wordende netwerk van glasvezelkabels en satellietverbindingen, met knooppunten, opstraalstations en verdeelkasten, een weerspiegeling van de stedelijke infrastructuur. Slaan we er de *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening* op na dan zien we dat het onderwerp netwerken relatief veel aandacht krijgt. Aan de andere kant kunnen we digitale stedenbouw ook terugvinden in de manier waarop bedrijven en particulieren zich presenteren in de digitale wereld. De metafoor van een huis, een wijk, een stad of een samenleving ligt zeer voor de hand. Dergelijke metaforen worden ook gebruikt voor allerlei ontwikkelingen op het internet. Kortom, digitale stedenbouw bestaat in verschillende vormen. Deze bijdrage gaat in op het gebruik ervan op het World Wide Web, in de weergave van architectonische objecten en in computergames.

IN 1995 VERSCHIEEN HET BOEK *City of Bits* geschreven door William J. Mitchell. De auteur, in die tijd de decaan van de school voor architectuur en planning van het MIT (Massachusetts Institute of Technology), beschreef de wereld van de computer en internet gezien door de ogen van een architect en/of stedenbouwkundige.¹ Mitchell was in deze wereld geen onbekende; al eerder publiceerde hij over digitale beeldverwerking, 'computer graphics' en 'computer aided architectural design'. Toch was zijn

Plattegrond van
De digitale stad



boek in die tijd een eye-opener, misschien ook door de zeer praktische benadering van Mitchell. In zijn teksten zette hij steeds twee zaken tegenover elkaar, de eerste uit de werkelijke wereld, de tweede uit de virtuele wereld: street networks tegenover het World Wide Web of de façade van een gebouw tegenover de interface van een computerprogramma.

Dit alles lijkt zeer voor de hand liggend, zeker nu wij tien jaar later zo vertrouwd zijn met het internet. In die tijd, rond 1995, bevond internet zich nog in een beginstadium. Mitchell besloot zijn eerste hoofdstuk met een aantal opmerkingen en vragen: 'Click, click through cyberspace; this is the new architectural promenade', 'The network is the urban site before us' en 'How shall we shape it?'

Het was spannend in 1995; het internet had met de komst van de eerste Mosaic browser in 1993 een grafisch jasje gekregen. Bestond het internet tot die tijd vooral uit het intikken van commando's of het zoeken naar informatie via simpele interfaces zoals die van Gopher, nu was het mogelijk een eigen identiteit te creëren door middel van grafische elementen. Daarmee werd het internet voor een grotere groep gebruikers toegankelijk. De al eerder ontwikkelde techniek van de hypertext (database waarin tekst, afbeeldingen en andere objecten aan elkaar verbonden zijn, red.) kreeg plotseling een nieuwe inhoud toen met het ontstaan van een vastgestelde taal, HTML (HyperText Markup Language), via het internet informatie overgedragen kon worden. Door middel van deze taal konden verwijzingen, afbeeldingen en lay-out immers overal op dezelfde wijze worden vastgelegd.

De toepassing van HTML lag niet alleen op het gebied van de 'hardere' wetenschap; ook voor de humaniora waren er grote mogelijkheden. Zo opende al in 1994 een groep studenten architectuurgeschiedenis uit Groningen een webtentoonstelling over de architect J.J.P. Oud.

WEBSITES EN DE NOODZAKELIJKE STRUCTUREN daaromheen Feeling@home werden van het begin af aan geassocieerd met steden. De digitale stad (DDs), een van de eerste Internet Service Providers (ISP) in Nederland, zette zelfs de structuur van haar website op als een grote stad met verschillende pleinen, een structuur die later veel-

vuldig is gekopieerd door anderen. In januari 1994 ging DDS van start als een telefoonnummer waarmee ook particulieren toegang konden krijgen tot het internet. Niet langer was het internet voorbehouden aan diegenen die bijvoorbeeld via hun universiteit toegang hadden. De groep gebruikers groeide snel en steeds meer informatie werd via het web beschikbaar gesteld. DDS bood deze informatie aan via pleinen, die als op een monopolybord via de website van de organisatie werden aangeboden. Daarnaast waren er verschillende loketten waar informatie kon worden opgevraagd, alsof het openbare gebouwen betrof, gelegen aan een plein. Niet alleen de naam van deze provider was verbonden met de stad, maar de hele opzet. En in die stad was alles te vinden, inclusief de (kleine) criminaliteit.

Het internet bood zo de mogelijkheid om een eigen gemeenschap op te zetten. In de optiek van DDS gebeurde dit door een plein te openen en te zorgen dat mensen met gelijke ideeën hun huizen aan dat plein gingen bouwen. Dat huis kon aan meerdere pleinen tegelijk liggen, en daarin verschilde de opzet van de digitale stad dan ook sterk van de werkelijke stad. In cyberspace maakt het niet uit of de server in Japan staat of in Nederland, in de woonkamer of in de keuken, boven in het server-rek of onderin, en hetzelfde geldt voor de websites die erop draaien.

De digitale stad werd een groot succes. Een van de directeurs schreef tien jaar later: 'De belangrijkste ambitie van DDS, het aantonen dat particulieren toegang willen tot deze nieuwe infrastructuur en dat deze toegang niet mag worden verhinderd door gevestigde belangen, was daarmee binnen tien weken gerealiseerd.'² Het is opvallend hoe vaak en hoe letterlijk in de beginperiode van het World Wide Web de metafoor van de stad of het huis – door providers, sites en theoretici – werd gebruikt. Waarschijnlijk komt dit doordat het ruimtelijke beeld het web voor vele mensen inzichtelijker maakte en ze bovendien in hun eigen huis anderen konden uitnodigen om kennis te nemen van hun eigen stijl en ideeën. Maar waarschijnlijk was DDS ook zonder de vorm van de stad een succes geworden. En toch, zo blijkt ook uit het boek van Mitchell, is de metafoor van de stad wel zeer helder en aansprekend: 'feeling@home'.

2 J. Filint, 'DDS – 10 jaar anders' (2004), <http://www.dds.nl/dds/10jaar.php> (bezocht: 22 jan. 2005).

Al voor de opkomst van DDS was er een andere 'webstad'. Een van de eerste grafische interfaces die de computer en softwarefabrikant Apple in 1993 maakte voor een website was een afbeelding van een stad: e-world.³ In deze stad stonden verschillende gebouwen met elk een eigen functie, zoals het postkantoor, de winkel, het theater, de bank, en thuis. Het idee groeide uit tot een ware webstad: er werden kaarten gemaakt om de gebruiker wegwijs te maken en er verschenen boeken die de stad beschreven alsof het reisgidsen waren. Toen de website in 1996 werd opgeheven, verschenen herdenkingssites en nog steeds verlangen enkele gebruikers terug naar de overzichtelijke webwereld van Apple. De trend van de websteden was gezet.

DE ONTWIKKELINGEN gingen nog een stap verder toen in 1997 een nieuw formaat werd gepresenteerd voor het weergeven van driedimensionale informatie via de website. Dit formaat, VRML (Virtual Reality Modelling Language), moest nog meer mogelijkheden bieden voor het web. De inleiding van een van de eerste in het Nederlands vertaalde boeken over deze nieuwe web-interface, meldt: 'voor ons is een driedimensionale kijk op de wereld zo vanzelfsprekend dat we graag zouden willen dat de blik die het web op de wereld biedt ook driedimensionaal is'.⁴ Verderop schrijft de auteur: 'als ruimte en plaats voor ons menszijn, voor onze beschaving zo belangrijk zijn – en beschaving begint met steden – moet het internet, dat de mensheid weerspiegelt, even expressief zijn met architectuur als met tekst'. Met VRML werd het mogelijk de stad niet alleen in het platte vlak weer te geven, maar om deze zo op te bouwen dat je er doorheen kon lopen, een gebouw kon binnengaan en zo een beter besef van de ruimte kreeg. VRML bood dan ook al direct grote mogelijkheden. Nadeel was, en is nog steeds, dat het bouwen van de virtuele wereld erg tijdrovend is, zeker als daarin allerlei details moeten worden weergegeven. De Digitale Stad experimenteerde ook met deze nieuwe vorm van presentatie door bijvoorbeeld de Dam weer te geven als een driedimensionaal plein waar gebruikers konden rondkijken en gebouwen konden bezoeken. Dergelijke toepassingen hebben echter

Driedimensio-
nale virtuele
stedenbouw

³ <http://www.vanvr.com/eworld/> (bezocht: 22 jan. 2005).

⁴ T. Berners-Lee, 'Voorwoord', in: M. Pesce, *Werken met VRML*, Schoonhoven 1996, p. 11.

vooral een speels karakter en worden al snel toeristisch en kitsch. Een belangrijke vraag is dan ook wat driedimensionale virtuele stedenbouw kan bijdragen aan de bestudering van de stedenbouwgeschiedenis. Wat is de meerwaarde van de digitale stedenbouw? Kan een onderzoeker meer, of beter onderzoek doen vanwege het toevoegen van de derde dimensie? Enkele voorbeelden verduidelijken het nut van de toepassing van digitale stedenbouw.

Op een papieren plattegrond is het Teatro Olympico in Vicenza niet eenvoudig te bestuderen, hetzelfde geldt voor het stadje Palmanova. Door op het centrale marktplein te gaan staan, of door de trappen van de tribunes van het theater te beklimmen, krijgen we een ander beeld van de compositie en opbouw van deze twee 'bouwwerken'. Hetzelfde effect bereiken we door beide ruimten in drie dimensies te visualiseren. CAD-programma's zijn hier toe al een aantal decennia in staat, maar CAD is niet zo ingeburgerd als het World Wide Web. Wanneer we het virtuele beeld van deze twee plekken in VRML ontwerpen (of in een CAD-programma ontwerpen en daarna overzetten naar VRML) kunnen we deze omgevingen via het web aan een groter publiek presenteren. Bezoekers kunnen rondlopen in Palmanova of zij kunnen de tribunes van het teatro beklimmen en kunnen zich zo zelf een beeld vormen van wat de architect en / of stedenbouwkundige bedoelde. Eventueel kan de maker ervoor kiezen de historische situatie weer te geven; soms is het echter lastig om de oorspronkelijke toestand te reconstrueren.

Historische correcties EEN BELANGRIJK VOORBEELD van computergestuurd onderzoek naar historische situaties is het NuME-project (Nuovo Museo Elettronico della Storia della Città di Bologna) aan de universiteit van Bologna.⁵ In dit project proberen onderzoekers aan de hand van historisch bronnenmateriaal een reconstructie te maken van het laatmiddeleeuwse centrum van Bologna. Het bronnenmateriaal hiervoor bestaat grotendeels uit geschreven documenten, en slechts sporadisch uit getekende documenten. Bovendien zijn de enkele getekende documenten vooral historische prenten, waarvan niet altijd duidelijk is of deze de werkelijke situatie weergeven. De onderzoekers geven met behulp van een kleurcode de onzekere elementen in hun model aan. Helaas hebben ze in dit geval voor

de kleur bruin gekozen, waardoor soms een zeer vertekend beeld van Bologna ontstaat. Dergelijke 'zwarte gaten' maken het onderzoek historisch correct, maar bieden geen realistische ervaring.⁶ Dit is precies het probleem als het gaat om het maken van driedimensionale modellen voor het grote publiek. Het publiek is door de entertainmentindustrie al gewend geraakt aan vloeiende computeranimaties. De vraag is of de virtuele stedenbouw moet voldoen aan het Disney-effect van DreamWorks-studio's of aan de historisch correcte werkelijkheid van NuME.

Dit probleem speelt ook in andere disciplines, zoals in de archeologie. Ook hier worden VRML-technieken al geruime tijd ingezet voor het maken van reconstructies van opgravingen. De archeoloog Eiteltjorg laat in zijn publicatie over het gebruik van virtuele modellen een aantal voorbeelden zien van de reconstructie van de toegang van de Atheense Acropolis.⁷ Hierin toont hij niet alleen hoe driedimensionale visualisaties kunnen worden ingezet bij het onderzoek, maar ook hoe een geïnteresseerde bezoeker door dergelijke visualisaties op het verkeerde been kan worden gezet. Na het zien van de reconstructiemodellen zou de bezoeker vrij gemakkelijk het idee kunnen krijgen dat er van de Acropolis veel is teruggevonden. Eiteltjorg laat zien hoe met eenvoudige technieken de bezoeker wel een realistisch beeld van de oude situatie kan krijgen, maar toch ook in de juiste informatie over de reconstructie kan worden voorzien.

In al deze vormen van onderzoek moeten historici in de komende decennia nieuwe pakketten met voorwaarden gaan opstellen. En juist omdat de architectuur- en stedenbouwgeschiedenis zich uitstekend leent voor driedimensionale visualisaties, ligt hier een belangrijke uitbreiding van het curriculum. De virtuele stedenbouw, of beter gezegd de virtuele stedenbouwgeschiedenis, gaat een grote toekomst tegemoet. Onderzoek zal hierdoor gestimuleerd en aangevuld worden. Zo kunnen nagebootste historische situaties nieuw licht werpen op historische vraagstukken. Het

⁶ Zo stelt webredacteur Lidunn Mosaker, die vele modellen beoordeelde. Zie: 'Visualising historical knowledge using virtual reality technology', *Digital Creativity*, 1 (2001), pp. 15–25.

⁷ H. Eiteltjorg, 'The Compelling Computer Image: a double-edged sword', *Internet Archaeology*, 8, <http://www.intarch.ac.uk/journal/issue8/index.html> (bezocht: 22 januari 2005).

renaissancistische plein van het Italiaanse stadje Pienza vormt een mooi voorbeeld. Dit plein heeft een trapeziumvorm en ligt ingesloten tussen een pauselijk paleis, een domkerk, een bisschoppelijk paleis en het stadhuis. Vele wetenschappers beweren dat de opzet van het plein de kundigheid met het perspectief toont. Er zijn echter vrijwel geen punten op of rond het plein waarvandaan het perspectief getoetst kan worden. Dit is vreemd, want zou een architect die zijn kundigheid wil tonen er opzettelijk voor kiezen om de toetsing te blokkeren? Er lijkt hier eerder sprake te zijn van een onhandigheid van iemand die het perspectief nog niet helemaal correct weet toe te passen. Door deze situatie in drie dimensies na te bootsen, kunnen objecten in- en uitgeschakeld worden. Zo kan men bijvoorbeeld de gebouwen die de zichtlijn blokkeren eenvoudigweg 'uitzetten'. Vervolgens kan men wel voldoende afstand nemen tot de façade van het plein om de perspectivische werking te kunnen beoordelen.

SimCity EEN DERDE VORM van virtuele stedenbouw is die uit de game-industrie. Steden figureren in verschillende typen games, maar slechts in enkele spelen vormen ze ook echt het onderwerp. Dit zijn simulatiespelen die stedelijke ontwikkelingen nabootsen. SimCity is zo'n spel; hierin moet de gebruiker vanuit het niets een stad opbouwen. De bouwstenen bestaan uit verschillende stedelijke elementen: woningen, diensten, onderwijs, industrie en groenvoorziening. De gebruiker moet ervoor zorgen dat de inwoners van de stad tevreden blijven, want op dat moment kunnen belastingverhogingen worden doorgevoerd. Dat geld kan vervolgens worden ingezet voor de bestrijding van misdaad, rampenpreventie of nieuwe stadsuitbreidingen. Als de gebruiker geen wijzigingen aanbrengt in de instellingen van het programma zal er na enige tijd een ramp plaatsvinden, variërend van aardbeving tot grote brand. Indien er dan te weinig faciliteiten beschikbaar zijn, zoals brandweer en ziekenhuizen, zal de stad snel ten onder gaan. Hetzelfde geldt wanneer de misdaad plotseling toeneemt, omdat burgers bijvoorbeeld ontevreden zijn met wat er met hun belastinggeld gebeurt, of omdat de belasting zo hoog wordt dat bepaalde groepen deze niet langer op kunnen brengen. In zo'n geval is voldoende politie noodzakelijk. Zo zijn er meerdere scenario's denkbaar, en de planner van deze virtuele stad zal steeds de juiste besluiten moeten nemen.

Ook het programma SimCity gaat met de tijd mee. De situaties worden steeds levensechter, en de stad die gebouwd wordt is niet langer een platte kaart met daarop iconen voor de verschillende bouwblokken, ook hier wordt gebruikgemaakt van driedimensionale elementen. In een artikel over het wetenschappelijk gehalte van SimCity schrijft de Amerikaanse onderzoeker Shawn Miklaucic: 'SimCities can be said to mimic the real world, but in other senses they create an ontological site wholly separate from it.'⁸ In het betoog dat hierop volgt, licht de auteur verschillende theorieën over virtuele ruimte en de presentatie ervan toe met behulp van het spel. 'How do we make sense of the urban cyberspace that SimCity produces?', vraagt auteur zich af. Het antwoord geeft hij door gebruik te maken van de literatuur over hoe de mens op zijn omgeving reageert en wat hij of zij daarvan in het geheugen opslaat. Miklaucic gaat daarbij uit van theorieën zoals die bijvoorbeeld zijn ontwikkeld door Kevin Lynch en Henri Lefebvre. Hoewel deze verbanden interessant zijn en een rol kunnen spelen in psychogeografisch onderzoek, blijft het de vraag of we door het spelen van een spel als SimCity beter in staat zouden zijn om onze eigen leefomgeving te begrijpen en vorm te geven. Wat dat betreft biedt de spelomgeving vooralsnog een te gesimplificeerd beeld van de stedenbouw en de processen die zich in de ruimtelijke planning afspelen.

EEN COMBINATIE van de drie hierboven beschreven concepten van virtuele stedenbouw, zou kunnen helpen om ruimtelijke problematiek en keuzes onder de aandacht van een groter publiek te brengen. Een belangrijk voorbeeld hiervan is de populaire 'nieuwe kaart van Nederland'. We kunnen echter ook een stap verdergaan en de ontwikkeling van de eigen leefomgeving als een virtuele game aanbieden. Architectuur- en stedenbouwhistorici kunnen zo de geschiedenis van de stad voor een groot publiek inzichtelijk maken.

⁸ S. Miklaucic, 'Virtual Real(i)ty: SimCity and the Production of Urban Cyberspace', http://www.game-research.com/art_simcity.asp (bezocht: 26 jan 2005).

J

De middelpuntvliedende stad**Schinkels Lustgarten in Berlijn**

MEESTAL WORDT STEDENBOUW als iets positiefs gezien, als iets wat tot vernieuwing, inpassing, verbetering en samenhang leidt. De methodes zijn er dan ook naar. Een zeldzaam voorbeeld van negatieve stedenbouw is Karl Friedrich Schinkels Lustgarten in Berlijn. Bij de bouw van het eerste speciaal ontworpen kunstmuseum ter wereld (1822–1830) tegenover het Stadtschloss (het koninklijk slot) ging het eerder om distantie en ontkenning dan om verbinding tussen burgerlijke instelling en militair gezag. Het ontwerpproces ging over betekenis of liever, wie betekenis verleende: de burger wel, de koning en zijn leger niet. De laatste waren echter wel aanwezig. Zo'n proces van stedenbouwkundige representatie vraagt om een andere, ingewikkelder aanpak.

Zoals het nieuwe museum – tegenwoordig Altes Museum, destijds »Museum am Lustgarten« geheten – een kunstcollectie eenvoudig als historische verzameling tentoonstelde, zo kon het bouwwerk dat Schinkel ertoe ontwierp zelf niet eenvoudig als historische verzameling verschijnen. Het moest de kunst representeren en naar het Stadtschloss toe tegelijk ontkennen. Zowel de oude kunst als de macht van de vorst was geschiedenis geworden en hun waarde lag vooral hierin: ze lieten – als historische verzameling – zien dat er een nieuwe periode was aangebroken, waarin kunst en vorst een andere, gelijkwaardige verhouding zouden hebben. Met dit doel was het museum de historische opgave bij uitstek van zijn tijd. De architectuur zou actualiteit en belang van deze opgave moeten uitdrukken, waarmee ze een categorie, een eigentijds grondbegrip van de toenmalige maatschappij werd.

Voor Schinkel was kunst als functie ook van doorslaggevende betekenis voor het gebouw en zijn omgeving. Zo stond hij erop dat het museum uitsluitend museum moest zijn en niet ook andere functies moest hebben en dat voor de voltooiing van het plein voor het Stadtschloss, de zogeheten Lustgarten, een museum als vierde wand het meest geschikt was. In 1798 was het plein, dat dienstdeed als exercitieterrein, door David Gilly voorzien van een gazon en rijen populieren. Schinkel beschouwde het kunstmuseum vooral in relatie tot de andere functies rond wat hij het 'hoofdplein' van de 'hoofdstad' noemde, vooral sinds de kunst dood was,

omdat ze volgens filosoof Hegel geen totaalmaatschappelijke functie meer had en daarom historisch gezien een afgesloten hoofdstuk was. De collectie werd zo een feitelijke aanwezigheid van heel het verleden en kwam hiermee op gelijk niveau met de overige functies aan het plein, die allemaal als verzameling konden worden opgevat, als dingen die voorbij waren gegaan: niet alleen de dynastie als portrettengalerij in het Stadtschloss aan de zuidkant, maar ook de wapenkamer van het Zeughaus, het arsenaal, aan de westkant en de godsdienst van de Dom aan de oostzijde. Het resultaat was een samenkomst van vier gebouwen met een verzameling, zodat de architectuur van het kunstmuseum alleen maar kunst als verzameling hoefde uit te drukken om gelijkwaardig te zijn aan de overige drie. Niet kunst op zichzelf, niet de essentie van kunst of haar verschillende categorieën. De verhouding tussen kunst en gebouw kon dan ook losjes zijn.

Met zijn eenvoudige, functionele lichthoven en de geringe diepte van de expositieruimtes zou het gebouw eigenlijk te bescheiden zijn geweest om een gevel aan het plein te vormen, ware het niet dat in het midden van het museum een ronde koepelzaal, over meer dan de twee museale verdiepingen, de schaal van de omgeving vertegenwoordigt in het interieur. Dat het gaat om een representatie van stedelijke schaal binnen het gebouw en niet aan de buitenkant, blijkt uit het feit dat de koepelvorm inwendig blijft en alleen als interieur wordt uitgedrukt, hoezeer de centrale zaal ook verwijst naar een uitwendige verschijningsvorm. Van buiten wordt de koepel door een rechthoekig volume omringd en aan het oog onttrokken.

Was in de gevel een schaal nodig die zich kon meten met de andere gebouwen aan het plein, een moeilijkheid was dat twee van die gebouwen zich op hun beurt zelf niet echt konden meten met de schaal van het plein: het wat te veraf gelegen arsenaal aan de overkant van de Kupfergraben en de te smalle Dom, nog afgezien van de kleinschalige bebouwing ter weerszijden van de Dom. Het museum ontleent de hoogte van zijn zuilengang aan die van de Dom, waarvan de portico uit 1822 eveneens door Schinkel was ontworpen. Die van de Dom is Palladiaans, als een tempelfront. Die van het museum is Grieks, als een stoa, waarbij de regelmatigheid in de zuilenrij, zonder accentuering van een midden, enige gelijkenis vertoont met de regelmatige gevels van Stadtschloss en arsenaal. Zo kon het plein als geheel op twee manieren worden

opgevat, ten eerste als bestaande uit twee haakvormige bebouwingen met homogene architectuur, een barokke geleding van arsenaal en Stadtschloss van architect Andreas Schlütter uit de zeventiende eeuw aan de west- en zuidkant en de zuilenrijen van Schinkel uit de negentiende eeuw aan de oost- en noordkant, waarbij in de losse configuratie van beide haken hun hoek meer nadruk krijgt dan de hoeken tussen de haken en waarbij de Schlossbrücke in de hoek tussen arsenaal en Stadtschloss nog de meeste nadruk zal krijgen. Ook door Schinkel gebouwd en in 1823 verwezenlijkt, vormt de Schlossbrücke het gezichtspunt van waaruit de perspectieven worden geconcepieerd, zowel die van het hele plein als die van het museum zelf, terwijl de tegenoverliggende hoek, die tussen museum- en Domzijde, eerder als verdwijnpunt zal worden opgevat. Het plein kan ook worden beschouwd als twee recht tegenover elkaar staande tektonische structuren – museum en Stadtschloss – met de Domwand als achterwand ertussen.

Wat opvalt in het bekende perspectief uit de zomer van 1825 is de symmetrische positie van museum en Stadtschloss die de blik geleidt naar een onaangedane achterwand van bomen, in het midden waarvan de minuscule kerk opdoemt. De Schlossbrücke trekt de stedelijke ruimte door naar het Stadtschloss, terwijl de Lustgarten als vlak onzichtbaar blijft. In de plattegrond breidt het plein zich van het museum uit precies tot op het punt waar het in het perspectief zichtbaar zou worden. In feite gaan zowel museum als Dom zich als stedelijke ruimte uitstrekken. Het museum breidt zich uit tot vlakte, die van het plein; de Dom tot wand, met andere woorden ook tot vlak. Horizontaal vlak en verticaal vlak, de ene als uitbreiding van de breedte van het museum, de andere als richting van die uitbreiding, als haar gerichtheid. De richting van de uitbreiding van het museum als horizontaal vlak botst op

Karl Friedrich
Schinkel, perspectief
van de Slotbrug in
Berlijn uit westelijke
richting met van
links naar rechts de
hoek van het
Zeughaus (arsenaal),
het museum, de
bomenwand met de
dom in het midden en
het koninklijk slot,
gewassen tekening,
zomer 1825



het Stadtschloss maar beëindigt zichzelf er met een hoek tot gesloten vorm (aansluitend bij de bestaande vorm van de inrichting van David Gilly). Tussen de regelmatigheid van de museumkant en de Domkant bestaan overeenkomsten of parallellen, maar de werking of uitdrukking die ermee wordt beoogd, verschilt. De een is de vector, richting of oriëntering van de ander.¹ Er is een verschil tussen uitbreidbaarheid als mogelijkheid aan de ene kant en werkelijke uitbreiding aan de andere kant, waarbij de laatste op haar beurt weer de uitbreidbaarheid van een andere kan worden.

In het perspectief hebben Domkant en museumkant een koepel, die bij de Dom naar buiten komt en in het museum binnen wordt gehouden; in beide gevallen als het midden van een rechthoekig 'blok' dat zich in de breedte ontwikkelt. Deze typologie wordt bij beide gebouwen op de achtergrond geplaatst door een kolommenrij die zich over de hele breedte van de pleinwand uitstrekt: bij het museum langs de hele breedte van het gebouw, die tevens de breedte bepaalt van het plein, en bij de Dom met een bomenrij over de hele breedte van het terrein, inclusief de diepte van het te bouwen museum. Zo verschijnt de portico van de Dom als centrale, verdichte entree in het midden van een stedelijke kolossale orde, terwijl bij het museum de trap in het midden naar de ingang niet de hele breedte van de colonnade beslaat, maar slechts een derde ervan (zoals Philip Johnson opmerkt²). De Palladiaanse portico van de kerk wordt herhaald in de colonnade van het museum, om zich dan vervolgens werkelijk uit te breiden tot wat Schinkel de bomenwand noemt, die de storende, achterliggende bebouwing aan de oostkant van het plein, ter weerszijden van de Dom, aan het oog moest onttrekken.

In 1824 noemt Schinkel deze regelmatige orde aan de Domkant een 'opstelling van monumenten voor een wand van hoge lindebomen', een jaar later 'een bomenwand waarvoor standbeelden

1 Ongeveer zoals Schinkel in zijn *Lehrbuch* een draagconstructie formuleert vanuit een steeds wisselend onderscheid van statische en dynamische uitdrukking, zie: G. Peschken, M. Kühn (red.), *Das Architektonische Lehrbuch, Karl Friedrich Schinkel Lebenswerk*, München/Berlijn 1979, p. 45.

2 Ph. C. Johnson, 'Karl Friedrich Schinkel im zwanzigsten Jahrhundert', in: J. Posener (red.), *Festreden Schinkel zu Ehren 1846-1980*, Berlijn 1981, p. 318.

worden opgesteld'.³ Het kan natuurlijk allebei zijn, een louter groene, regelmatige wand van lindenbomen met standbeelden ervoor, overigens op hoge sokkel, dan wel een colonnadeachtig kolossaalritme van hoge standbeelden op een groene achtergrond. Dit betekent dat de tussenmaat van de standbeelden variabel is en nog vergroot zou kunnen worden. Terwijl de sculpturen op de Schlossbrücke een eveneens door Schinkel ontworpen militaire iconografie zouden krijgen, waren de standbeelden voor de bomenwand bedoeld voor burgers. Die hebben echter geen iconografie. De in wezen oneindige reeks standbeelden – een standbeeld voor elke Pruisische burger – zou een oneindige lijn van punten zijn die in zekere zin een middelpunt nodig zou hebben om er überhaupt te zijn, dat wil zeggen dat zo'n lijn een oneven geleding nodig heeft om er te zijn. Aan één kant van de Domplande Schinkel dan ook steeds een oneven, en aan de andere kant een even aantal. Omdat het tevens de functie ervan moet zijn geweest dat ze de feitelijke afstand tussen museum en slot telbaar maar niet begrijpelijk maakten, is het aantal ervan beperkt. In maart en april 1824 zijn het er vijf aan de kant van het slot en zes aan die van het museum. Een jaar later in Schinkels *Sammlung architektonischer Entwürfe* zijn het er vier aan de slot- en vijf aan de museumkant. Dit proces van reductie, gevolg van het gebrek aan iconografie en van de aanhoudende kritiek vanuit het leger op de aanwezigheid van burgerbeelden op de paradeplaats, heeft uiteindelijk tot de oprichting van slechts één standbeeld geleid. Hetzelfde zou gebeuren met de drie fontein in het ontwerp van juli 1828, die de afstand tussen museum en slot telbaar, maar niet begrijpelijk moesten maken. In het uitgevoerde ontwerp van oktober dat jaar was er één over. Het getal één is niet telbaar.

Schinkel ging het, zegt hij 1828, om een regelmatig geheel: 'Door de aanleg moet een regelmatig geheel ontstaan en moeten de verschillende meer of minder afwijkende hoeken van de omringende gebouwen worden geneutraliseerd'.⁴ Er is vaak gesproken over

3 'Aufstellung von Monumenten vor einer Wand von hohen Lindenbäumen' en 'Baumwand vor welcher Denkmäler aufgestellt werden', geciteerd in H. G. Pundt, *Schinkels Berlin*, Frankfurt/Berlijn/Wenen 1981, p. 162.

4 'Durch die Anlage sollte ein regelmäßiges Ganzes entstehen und die verschiedenen mehr und minder abweichenden Winkel in den umgebenden Gebäuden ausgeglichen werden', geciteerd in: Pundt, *Schinkels Berlin*, p. 165.

het schilderkunstige, panorama-achtige beeld dat Schinkel voor ogen had, vooral bij het eerdergenoemde perspectief uit 1825. Dit perspectief is in zekere zin bedrieglijk, want zo zou je het mooie plein nooit hebben kunnen zien. De zichthoek is negentig graden. Het is een toneelbeeld dat eruitziet als perspectief. De vlakheid of onveranderlijke distantie van het panoramabeeld, de onnatuurlijkheid ervan (het licht vervreemdende filmische karakter) wordt, zoals menig auteur heeft opgemerkt, aan het oog onttrokken door groepjes mensen (*repoussoirs*) die onze blik de diepte in leiden, een diepte die ontbreekt in een panoramabeeld dat op zichzelf alleen verte of onveranderlijke afstand laat zien. Het ging erom dat het midden van het plein, dat in het perspectief onzichtbaar blijft, toch als aanwezigheid zou werken. Door de balustrade op en bij de Schlossbrücke wordt het plein niet als vlakte, maar bijna als dieper gelegen terrein voorgesteld. Het zou een van de redenen kunnen zijn dat Schinkel de twee verdiepingen van het museumgebouw, evenals de beelden aan de Domkant, op een zo hoge sokkel heeft geplaatst. In het perspectief is te zien hoe de museumgevel als beeld op deze manier niet onderbroken wordt door andere verticale elementen dan door de beide ruiters bij de ingang.

Het plein ontstaat zo niet op grond van zijn eigen vlakheid, maar als uitbreiding van het museum. Daarom kon het zelf vol, leeg, groen of zelfs, zoals in het perspectief uitgebeeld, 'hol' zijn, terwijl de gebouwen in hun regelmatigheid elke positie konden innemen. Eigenlijk ging het om een plein zonder bodem, zonder grond. Schinkel streefde naar een regelmatigheid waarmee niet de gebouwen als geheel met hun gevel, maar de gevelordes als orde en niet als gevel de doorslag zouden geven in de vormgeving aan het plein. Zo kon de verhouding van de gebouwen onderling en met de bomen steeds gewijzigd worden. Wat in de laatste fase het ontwerp niet ten goede kwam.

Had het museum aanvankelijk zijn geïsoleerde plaats achter in de Lustgarten zo ver mogelijk van het Stadtschloss, toen uit bodemonderzoek bleek dat het niet zo dicht bij de gracht aan de westkant kon worden gebouwd, was het geen probleem het muse-

5 · Diese Distanz hat in Beziehung auf die Regelmäßigkeit des Platzes keinen Einfluß, weil eine vollkommene Regelmäßigkeit bei den bestehenden Umgebungen doch nicht erreicht werden kann, geciteerd in: Pundt, *Schinkels Berlin*, p. 165.

um tien meter naar het oosten te verplaatsen. 'Die verschuiving', zei Schinkel, 'heeft geen invloed op de regelmatigheid van het plein, omdat met de bestaande omgeving toch geen volledige regelmatigheid kan worden bereikt.'⁵ De regelmatigheid op zichzelf werd fundamenteel onvolledig en veranderbaar gedacht en hoefde in tektonisch opzicht niet vastgelegd te worden.

Eenmaal verplaatst kwam het museum zelfstandiger en symmetrischer in de situatie te liggen en werd het plantsoen, de eigenlijke Lustgarten, alleen nog maar uitbreiding van het museum. Het verloor de in de ontwerpen van 1823 en 1825 nog aanwezige verbinding met de Schlossbrücke en hiermee met de hele eindeloos lange lijn van Unter der Linden. In een voorstel uit 1824 eindigde de Lustgarten als uitgestrektheid in een boog, maar deze boog werd alleen bepaald vanuit het museum en door niets anders. Het knelpunt lag waar de uitbreiding van het plantsoen ophield, waar het zou botsen op de aanwezigheid van het Stadtschloss. Tevens werd in dit ontwerp de regelmatigheid van het plein losser door de grotere afstand tussen museum en arsenaal.

In juli 1828 is de stap dan ook dat het plein wordt vernaauwd tot louter uitbreiding van de breedtemaat van het museum, doordat de boomaanplant symmetrisch wordt verdubbeld in relatie tot het museum: niet alleen bomenwand aan de oost- maar ook aan de westkant, nu niet meer lindes maar kastanjes, een boom met een grover, ruimtelijker vorm. De vierde kant van het plein, het arsenaal, wordt zo min of meer verwijderd uit de regelmatigheid van

links:

'Situatieplan van alle door de bouw van het nieuwe museum veroorzaakte veranderingen in de stad', kopergravure, 1825

rechts:

'Inrichtingsplan voor beplantingen in de Lustgarten en de aanleg van fontein en aldaar', gewassen tekening, juli 1828



het plein. Het beeld van de nu ontstane wildere groenplekken is misschien beïnvloed door Schinkels Engelse reis in 1826 en dan vooral door de 'apparent extent', de schijnbare uitbreiding, zoals door John Nash voorzien voor Regent Park in Londen.

'Apparent extent' betekende volgens Nash dat iedere villa in een park het gevoel heeft het hele park te bezitten, omdat je vanuit één villa uitkijkt op de hele verte van het park zonder ooit een van de overige 59 villa's te zien.⁶ Zien en gezien worden vallen uit elkaar. Je kijkt naar buiten zonder te hoeven weten of de anderen hetzelfde uitzicht zien. Nash' idee had nog te maken met de individualisering of atomisering van de maatschappij aan het eind van de achttiende eeuw en het zou goed zijn te onderzoeken hoe bij Schinkel, die hetzelfde onderscheid maakt, in een tijd dat het individu als iets innerlijk veel tegenstrijdigers wordt opgevat, deze tegenspraak in het ontwerp wordt betrokken.

De uitzichtpunten zien elkaar niet meer. De zichtas vanuit de Dom steekt het plein over, maar treedt niet meer in vormgegeven verbinding met de as van het museum, die er loodrecht op staat. In een rechtstreekse en uitsluitende confrontatie met het Stadtschloss wordt de museumas ingevuld met een reeks van drie fonteinën. Hoewel het plantsoen nu tweezijdig symmetrisch wordt, zowel in de as van de Dom als in die van het museum, blijft het plantsoen in zijn breedte een uitbreiding van het museum en niet van het slot. Het is bij dit plan dat Schinkel niet meer spreekt van regelmatigheid op zichzelf, maar van een 'regelmatig geheel', alleen



'Inrichtingsplan van de Lustgarden volgens de door majesteit bevolen veranderingen', gewassen tekening, oktober 1826

komt er nu tevens het onderscheid bij tussen uitzichtpunten die hij 'points-de-vue' noemt en wat daar dan gezien wordt, dat hij aanduidt als een 'mooi beeld'.⁷ Het is een romantische vertaling van het 'apparent extent' van de achttiende eeuw. In dit voorstel hoeft een uitzichtpunt geen mooi beeld meer op te leveren en heeft omgekeerd een mooi beeld geen vast uitzichtpunt nodig. De betrokkenheid op elkaar van museum en slot, van het in zichzelf tegenstrijdige individu uit het burgerlijk publiek en de lege, in zichzelf historisch ontegenstrijdige aanwezigheid van de vorst, wordt retorisch ontkracht.

Hoe mooi en theoretisch doordacht dit plan ook was, de koning liet zich niet van de wijs brengen. Hoewel moeilijk te zien, bevat het teruggezonden document de wegstrepingen. Het uitgevoerde voorstel van oktober 1828 heeft nog maar één 'fontein'. Het schema is dan bijna gehalveerd, met aan de noordkant nog de levendige aanwas aan het museum en aan de zuidkant een niet-vormgegeven terrein voor het slot, dat nu verschijnt als een volledige leegte, een leegte die zich nadien alleen maar verder zou uitbreiden.

6 'No villa should see any other, but each should appear to possess the whole of the Park', geciteerd in: J. Summerson, *The Life and Work of John Nash Architect*, Londen 1980, p. 70.

7 'Ein schönes Bild', geciteerd in: Pundt, *Schinkels Berlin*, pp. 166-167.

K

De koloniale stad**Architectuur en stedenbouw in Asmara**

DE GESCHIEDENIS VAN de 'kolonie Eritrea' heeft in studies over het Italiaanse kolonialisme nooit die aandacht gekregen die wel is besteed aan de verwikkelingen in andere door Italië veroverde Afrikaanse regio's die, na de proclamatie van 9 mei 1936, definitief deel gingen uitmaken van het Italiaanse imperium. De beweegredenen voor die onachtzaamheid zijn niet zonder meer toe te schrijven aan het gebrek aan betrokkenheid van historici, maar dienen vooral gezocht te worden in de politieke en materiële omstandigheden van het fascisme die tot een (kortstondig) imperium hebben geleid en in de veranderingen, zowel in Italië als daarbuiten, die volgden op de Italiaanse nederlaag in de Tweede Wereldoorlog.¹ In de fascistische propaganda, de grote bouwprojecten en de geschiedvervalsing na 1945, kreeg Eritrea immers een kleinere rol toebedeeld dan de 'hoofdkolonies' Libië en Ethiopië.

¹ De geschiedschrijving over de koloniale ervaringen van Italië is vanaf het einde van de Tweede Wereldoorlog zonder meer omvangrijk te noemen, ook al heeft deze te lijden gehad onder een openlijk embargo door enkele staatsorganen die de toegang tot documenten tamelijk problematisch maakten. Angelo Del Boca, aan wie het vierdelige werk *Gli italiani in Africa Orientale* (Rome/Bari 1976–1984) te danken is, schreef over het bestaan van ware koloniale lobby's die hun autoriteit op het spel hebben gezet door puur verheerlijkende taserelen te schatsten van de Italiaanse veldtochten in Afrika. Ook beschreef hij hoe deze lobby's zich inspanden om wetenschappers de toegang tot de bronnen te beletten. De historicus Nicola Labanca heeft zich tot het uiterste ingespannen om de oorzaken te achterhalen van het uit de weg ruimen van de koloniale arveringen. Hierbij maakte hij duidelijk hoe het haast ontbreken van een historiografie van het kolonialisme in de jaren van het fascisme een gevolg is van het feit dat de 'dakolonisatie' van diezelfde historiografie nogal langzaam tot stand kwam in het republikeinse Italië. Aan deze observaties dient nog een laatste overweging te worden toegevoegd. Deze is niet minder problematisch en komt voort uit het feit dat moet worden vastgesteld dat er helemaal niets is geschreven in het kader van de omvangrijke stroom van vruchtbaar onderzoek onder de noemer van Postkoloniale Studies. Vgl. de uitstekende bundel essays onder redactie van Patrizia Palumbo, *A Piece in the Sun. Africa in Italian Colonial Culture from Post-Unification to the Present*, Berkeley/Los Angeles/Londen 2003.

De nadruk waarmee Mussolini tijdens een van zijn beroemde massabijeenkomsten (oktober 1935) de morele urgentie van een expansionistische actie in Noordoost-Afrika verkondigde, is een duidelijk signaal van die hachelijke politieke stap die een nationale staat in een imperialistische natie veranderde: 'Tegen een volk van 44 miljoen zielen probeert men een van de meest duistere onrechtvaardigheden te begaan: ons een klein beetje *posto al sole* [plaats onder de zon] te ontnemen.'² Zowel de feiten als de redenen zijn bekend: het fascisme richtte meteen vanaf zijn opkomst zijn buitenlandse politiek op de consolidatie van de historische aanwezigheid van Italië op Noord-Afrikaans grondgebied. Hierbij was het regime zich zeer bewust van de gevolgen van dat programma voor zijn prestige, zowel in het binnenland als in Europa en daarbuiten.³

Wat de stedenbouw en de koloniale architectuur in Libië en daaropvolgend in Ethiopië betreft, had Mussolini duidelijk voor ogen dat bij de opbouw van het territoriaal bestuur uitgegaan moest worden van een totalitair en imperialistisch concept. Dit zou uitdrukking moeten geven aan de beschaving van de veroveraar en de regeneratie van het Italiaanse volk. Veelzeggend is in dit opzicht het standpunt verwoord door architect Marcello Piacentini, later de rechterhand van Mussolini.⁴ In een brief aan de *Duce*, enkele dagen voor de bezetting van Addis Abeba (Ethiopië), de stad die bestemd was de hoofdstad te worden van het Italiaanse Oost-Afrikaanse imperium,⁵ schreef hij: 'Het idee van een dergelijk plan [...] voor heel Ethiopië vereist de inzet van specialisten [...] Nooit in de geschiedenis heeft zich een vergelijkbare situatie voorgedaan [...] nooit voelden architecten en ingenieurs zich zo sterk aangetrokken en waren ze zo bereid de confrontatie aan te gaan met een dergelijk thema in een volkomen maagdelijk gebied,

Kaft van Luigi Federzoni, *A. O. il posto al sole*

(Oriëntaals Afrika. Een plaats onder de zon), 1936



vrij van voorafgaande beschavingsinitiatieven.⁶ In die tijd werd de architect 'als vertolker, door middel van vormen en beelden' een van de hoofdrolspelers van een bestuurlijk ontwerp waarvan de politieke inhoud volledig hand in hand ging met de ontwikkeling van de koloniale stad.⁷

2 Cursief door de euteur. De leuze wordt herheeld in publicaties en in literatuur van die tijd en daarna. Zie bijvoorbeeld de tekst van Luigi Federzoni, reeds minister van Koloniën in de tijd van de Mars op Rome (28 oktober 1922), *A. O. Il 'posto al sole'*, Bologna 1936 en Pelumbo (red.), *A Place in the Sun*.

3 Hier wordt kort gerefereerd aan enkele opvallende feiten. Vlak na de opening van het Suezkanaal begon Italië aan zijn verovering van Afrika om daarna vanuit Assab een aantal militaire expedities naar het binnenland te ondernemen. Deze leidden onder andere tot het ontstaan van de 'eerste Italiaanse kolonie', Eritrea genaamd (januari 1890). Deze naam is afgeleid van het oude Griekse woord *erythraios*, 'rood', en verwijst naar de gelijknamige zee. De daaropvolgende bezetting, in 1911, van de aan de Middellandse Zee gelegen Libische regio's Tripolitanië en Cirensica, was niet meer dan een verlate fase in het zoeken naar een *balance of power* tussen de koloniale invloedssferen van de Europese naties in het laatste kwart van de negentiende eeuw. Na 1922, met het consolideren van de totalitaire fascistische politiek, was Mussolini zeker niet doof voor de druk die op hem werd uitgeoefend vanuit de hoge militaire rangen, die een significant deel van hun eigen macht denkten aan hun ononderbroken en eveneens noodzakelijke aanwezigheid in Afrika; integendeel, hij gaf toe aan hun belangen.

4 Piacentini was tijdens de jaren van het Italiaanse imperialistische avontuur 'grootmeester' van al die architectonisch-stedenbouwkundige werken, uitgevoerd om het imago van het regime te vereeuwigen. Op het moment dat Piacentini de geciteerde brief schreef was hij al betrokken bij het programma E 42, dat overduidelijke overeenkomsten vertoonde met geplande stedenbouwkundige programma's in de koloniën. Vgl. M. Fuller, 'Fascist plans for Addis Abeba and EUR '42', *Journal of Contemporary History*, 31 (1996), pp. 397-418.

5 Bij decreet van 1 juni 1936 werd het Italiaanse Oost-Afrikaanse grondgebied onderverdeeld in vijf bestuursseenheden (Eritree, Amhara, Harar, Gella en Sidama, en Somalië), waaraan de zelfstandig bestuurde stad Addis Abeba toegevoegd moet worden.

6 Brief van 16 mei 1936, geciteerd in: G. Gresleri e.o., *Architettura italiana d'oltremare 1870-1940*, Venetië 1993, p. 165.

7 G. Ciucci, 'Architetture e Urbanistica. Immagine mediterranea e funzione imperiale', in: Gresleri e.o., *Architettura italiana d'oltremare*, p. 109.

Deze overwegingen zijn slechts gedeeltelijk van toepassing op de ervaringen in Eritrea, waar de *indirect rule*-politiek van de liberaal-nationale regeringen, die het gebied al meer dan vier decennia bestuurden, ervoor zorgde dat de perceptie vanuit het moederland afweek van wat er in de kolonie werkelijk gebeurde. Paradoxaal genoeg ontwikkelden zich in Eritrea nogal verrassende initiatieven op het gebied van de infrastructuur en stedelijke architectuur. Vanwege enerzijds de strategie van culturele verscheidenheid die door de kolonisatoren werd nagestreefd met betrekking tot het inheemse milieu, en anderzijds de totale afwezigheid in dat gebied van overblijfselen van de *romanità* (Romeinse beschaving) waardoor de architectuur in het moederland zich liet inspireren, kregen de infrastructuurle en architectonische werken echter zonder onderscheid het etiket 'provinciaals' opgeplakt. Al ging het om marginale experimenten in de periferie, ze werden uitgevoerd met des te meer respect voor de schaal, typologieën en materiaalgebruik van de ontwikkelingscontexten waarmee ze wedijverden. Als zodanig zijn ze een specifiek onderzoek waard, waarmee uiteindelijk de haastige, vaak herhaalde negatieve oordelen van mislukking en lage kwaliteit door Italiaanse ontwerpers, overstegen kunnen worden.

Vergeleken met deze negatieve oordelen, zijn de getuigenissen die in de tweede helft van de jaren dertig de hoofdstad van Eritrea in enthousiaste termen beschrijven, verbazingwekkend: '... een mooie stad, bewoond door een mengsel van etnische groepen, Italianen en Afrikanen. Er was veel verkeer, er waren winkels en alles wat we ons wensten', en ook '... het was er werkelijk goed toeven. Het was een redelijk grote stad, met veel bioscopen, restaurants ...'.⁸ Het idee voor dit essay komt vooral voort uit deze getuigenissen, die me vergezelden tijdens een studiereis ter gelegenheid van de bijeenkomst over het 'architectonisch erfgoed van Subsaharaans Afrika', georganiseerd door het World Heritage Center.

In Asmara zijn de stedenbouwkundige kenmerken van het kolonisatieprogramma nagenoeg intact gebleven. Dit programma, dat door Italië aan het einde van de negentiende eeuw werd ingezet en dat door een reeks van plannen vanaf het einde van de Eerste Wereldoorlog in een enorme stroomversnelling raakte, liet

⁸ Mondelinge herinneringen verzameld in Irma Taddia, *La memoria dell'Impero. Autobiografie d'Africa orientale*, Manduria 1988.

vanaf dat moment ook het eclectische architectuuridroom en de imitaties van stijlelementen uit haast alle regio's van het moederland los en werd volledig opgeslokt door de rationalistische omwenteling en door de modernistische vormtaal, die bezig was met een onweerstaanbare internationale opmars. Uiteraard stroomlijnden de ontwerpers vorm en beeld van die architectuur in de richting van een provinciaals Italianisme, terwijl ze haar tegelijkertijd ontdeden van elke zweem van avant-gardisme en veeleer kozen voor een elementarisme dat beter paste bij de technisch-constructieve knowhow die in het lokale, ambachtelijke bouwen voorhanden was.

Bovengenoemde studiereis bood de gelegenheid om deze 'provinciaalse' moderne architectuur te bekijken en om met eigen ogen te zien hoe de hedendaagse identiteit van Asmara nog steeds getuigt van een zeer sterke Italiaanse aanwezigheid, om tevens vast te stellen dat er sprake is van een nog altijd groeiende vijandigheid ten opzichte van het koloniale verleden. Op deze manier past de casus Asmara in een onomkeerbaar proces van dekolonisatie, waarin de bevolking nog haar weg moet vinden alvorens ze een politiek van erkenning van een gedeelde erfenis kan accepteren, vrij van de motieven die Asmara hebben doen ontstaan, en de potenties kan zien en uitbuiten voor het definiëren van de terugveroverde lokale identiteit tegenover de uitdaging van de globalisering.

DE AFGELOPEN JAREN zijn verschillende studies verschenen over de Italiaanse koloniale architectuur. Dit essay sluit vooral aan bij het project dat vanaf het begin van de jaren tachtig werd uitgevoerd door een productieve groep onderzoekers onder leiding van Giuliano Gresleri.⁹ Waar dat onderzoek zich echter vooral richtte op een groep 'integrale' ontwerpers die onder het gezag van het regime deelgenoot waren van de veldtochten die hun apotheose

⁹ Gebaseerd op minutieus onderzoek van grafisch, cartografisch en fotografisch materiaal, alsook van literair-artistieke documenten waarin de glorie-tochten van de kolonisatoren nog nagalmen, heeft de onderzoeksgroep van Gresleri een reconstructie weten te maken van de complexe wederwaardigheden van de planning en de kolonisatie van de overzeese gebieden. De studie leel zien hoe de architectuur een strategische rol kreeg toebedeeld: het 'in scène zetten' van het imperium. Zie o. a. de tentoonstellingscatalogus Gresleri e. e., *Architettura italiana d'oltremare*.

vonden in de Libische onderneming en in de verovering van Ethiopië, wil dit essay de minder bekende koloniale stadsgeschiedenis van de hoofdstad Asmara belichten.

Sinds 2001 vormt het documentatieprogramma van het Cultural Assets Rehabilitation Project een belangrijke bijdrage aan de kennis van het rationalistische erfgoed van deze stad. De tot nu toe bereikte resultaten (de inventarisatie van circa 850 gebouwen, de catalogisering van de desbetreffende archiefstukken en de publicatie van een fotoboek) leveren de contouren voor de instandhouding en herwaardering van het modernistische Asmara.¹⁰ Wat nog ontbreekt is een historische inkadering van het gebouwde, bestaande uit een kritische lezing van de bouwwerken, het opsporen van de relevante schriftelijke bronnen, de juiste kennis over de ontwerpers, een analyse van de relatie tussen de inrichting van de stad en de verspreiding van de sociale klassen, en het vaststellen van gebruik en functies van de modernistische gebouwen in de hedendaagse stad in relatie tot de vroegere situatie.

Dit essay tracht een confrontatie aan te gaan met dit vlechtwerk van verhalen, met als doel de meest opvallende momenten van de architectonische ontwikkeling van Asmara, waaraan de stad in strategisch opzicht haar modernistische identiteit ontleent, op de voorgrond te plaatsen.

Het plan IN HET ITALIË VAN NA DE EENWORDING (1870) hoorde men over
Cavagnari: het bestaan van deze voorpost in Afrika, die toen nog niet Eritrea
Asmara, heette, door de verslagen van de eerste expedities van het Italiaanse
van dorp koninklijk geografisch genootschap. De grote binnenlandse on-
tot stad zekerheid waaronder Italië aan het einde van de negentiende eeuw
 gebukt ging, vertaalde zich in een wijdverspreid verzet tegen de
 koloniale onderneming. Ook onder de politici schaarden zich
 slechts enkelen achter het ontstaan van de kolonie, die uiteindelijk
 in januari 1890 het licht zag. Het bestuur van de nieuwe kolonie

10 E. Denison e. a., *Asmara. Africa's Secret Modernist City*, Londen / New York 2003. *Asmara. A Guide to the Built Environment* (The Cultural Assets Rehabilitation Project), Asmara 2003. Deze publicaties zijn voorafgegaan door het deel, onder redactie van Leonardo Oriolo, *Asmara Style. Stile Asmara*, uitgegeven door Scuola Italiana (Asmara) in 1998. Het gaat om een eerste herontdekking van de bijzondere architectuur die het moderne gezicht van de Eritrese hoofdstad heeft bepaald.

werd noodgedwongen toevertrouwd aan de militairen, die ter plaatse het enige element van continuïteit waren met de door het Italiaanse parlement gedicteerde politiek. Massawa, de havenstad aan de Rode Zee, werd in 1891 tot hoofdstad uitgeroepen.

In die tijd werd Asmara, dat op meer dan tweeduizend meter boven zeeniveau ligt en in augustus 1889 was bezet door generaal Baldissera, in de officiële documenten aangeduid als *villaggio* (dorp) en de inheemse bevolking noemde het *senfer*, ofwel *campo* (kamp). Het kreeg na de bouw van het fort dat de naam droeg van zijn veroveraar de rol van voorpost op de hoogvlakte toebedeeld.

De eerste Italiaanse nederzetting, enkele armoedige huisjes en voorzieningen, ontstond op de vlakte die zich uitstreckte aan de voet van het fort in een nauwelijks hoger gelegen gebied en werd *campo cintato* (omheind kamp) genoemd. Daarbuiten, keurig geordend en naast elkaar in parallelle stroken, bevonden zich de traditionele hutten met rieten daken (*agdo's*), waar de Eritrese soldaten waren ondergebracht die dienst deden in het Italiaanse leger.

De ligging van het 'campo cintato' ten opzichte van de hoofdroute door de vlakte van Asmara, de karavaanroute komend van Massawa, bepaalde het ontstaan van een ruimtelijke scheiding in het gebied die in de volgende ontwikkelingsplannen steeds als bepalend element terugkwam. Komend vanaf de kust doorsneed de karavaanroute de vlakte in een rechte lijn van oost naar west, en liep midden door de inheemse militaire nederzetting, alvorens de heuvel van het 'campo cintato' te bereiken, waar de route afboog naar het zuiden.

Zo werd het militaire gebied van Asmara gelijkmatig verdeeld in een noordelijk en zuidelijk deel, terwijl het 'campo cintato' als spil van de ontwikkeling fungeerde: op de westelijke hellingen zouden de koloniale bestuursfuncties komen, inclusief het Palazzo del Governatore, en op de oostelijke hellingen zouden de eerste woonkernen verrijzen naast enkele openbare gebouwen. De grote druk vanuit de Italiaanse regering om de vlakte in bezit te nemen, met als doel de Italiaanse emigratie naar Oost-Afrika te versnellen, leidde ertoe dat enkele eenvoudige openbare hygiënische voorzieningen getroffen werden en eveneens een embryonaal stratenpatroon werd vastgelegd.

Eind 1897 kwam het perspectief voor Asmara beduidend anders te liggen. Ferdinando Martini, intellectueel, schrijver en parle-

mentslid, werd benoemd tot de eerste burgerlijke gouverneur van Eritrea.¹¹ Deze keuze was niet toevallig, omdat de beroemde politicus al in dit deel van het Afrikaanse continent had rondgereisd, zoals hijzelf had beschreven in *Nell'Africa italiana*.¹² Die enthousiasmerende, hoewel korte, reiservaringen vormden de impuls tot het zoeken van een parlementaire consensus over de koloniale actie, en tot het uitgroeien van de politicus Martini tot gouverneur, een taak die hem vervolgens haast op natuurlijke wijze werd toevertrouwd.

Twee jaar na zijn benoeming riep Martini Asmara uit tot hoofdstad, waarbij hij aan de verhuizing van Massawa naar Asmara door een stichtingsakte een symbolische lading gaf. Het zou echter nog ruim tien jaar duren voordat er een eerste stedenbouwkundig plan werd opgesteld en in de tussentijd zou ook een gouverneurswisseling plaatsvinden. Maar Martini bleef de facto de man die de basis legde voor de stadsontwikkeling in de twintigste eeuw.¹³

De gouverneur zette zijn bestuursprogramma in met een reorganisatie van de stedenbouwkundige afdelingen. Hij wilde een groep specialisten vormen waar hij de infrastructurele werken aan kon toevertrouwen; daartoe richtte hij een koloniale technische afdeling (1898) op onder leiding van civieltechnisch ingenieurs, alsook een speciale afdeling voor de bouw van de spoorwegen (1900).

Een eerste, schematisch plan voor de stadsontwikkeling van Asmara werd goedgekeurd in 1902. Dit omvatte het gebied ten oosten van het 'campo cintato' tot aan de rivier Mai Belà (stromend vanuit het noordwesten en afbuigend naar het zuidoosten), die vele jaren lang de grens zou vormen van de eerste stadsuitbreiding met woningen bestemd voor Europeanen.

11 Voor meer informatie over de veelzijdige en vaak gemythologiseerde persoonlijkheid van Fernando Martini: vgl. *Faestoria*, 17 (1991), themanummer gewijd aan Martini.

12 F. Martini, *Nell'Africa italiana. Impressioni e ricordi*, Milaan 1891. Het bevat het reisverslag van de koninklijke onderzoekscmissie die tot doel had de materiële en sociale omstandigheden in de pas ontstane kolonie te verkennen in 1891. Martini bekleedde de rol van vice-president van de commissie.

13 De jaren van het gouverneurschap van Martini werden door hemzelf gedetailleerd beschreven in het vierdelige *Il diario eritreo*, Florence 1942.

De meeste energie werd besteed aan de realisatie van het paleis voor de gouverneur en de bestuursgebouwen. Deze moesten voor een man als Martini, die in Rome was opgegroeid tussen paleizen en regeringsgebouwen, op symbolische wijze de hegemonie van de kolonisatoren uitstralen. Het paleis van de gouverneur (tegenwoordig regeringszetel) verrees in een formele Italiaanse tuin, ten zuidwesten van het 'campo cintato'. Het was een elegant en luchtig neoclassicistisch gebouw, omgeven door gebouwtjes bestemd voor de hogere ambtenaren, de kantoren en de bewakingsposten.¹⁴ De uitbundige eclectische architectuur van deze koloniale gebouwen (met tropische elementen en fantasiemotieven) laat zien dat het hier gaat om projecten die zijn ontworpen aan de hand van catalogi die in die tijd erg populair waren, een beetje zoals dat ook gebeurde in de vele curieuze paviljoens die vrijwel overal verschenen tijdens de internationale exposities aan het einde van de negentiende eeuw.

Een meer uitgesproken stedelijk karakter heeft de eerste uitbreidingskern met woningen en voorzieningen, die zich ontwikkelde op basis van een stratenpatroon afgebakend door twee parallel aan elkaar gelegen hoofdwegen, bovenaan de Corso del Re en drie blokken lager de Viale della Regina.¹⁵ Aan de Corso del Re, die op de plaats van de oude karavaanroute lag, ontvouwde zich een ruim plein, Tribunale geheten (later Roma), dat het hart van de stad vormde. Aan dit plein lagen de gebouwen die het symbool waren van de politieke en economische macht: het Palazzo del Tribunale (gerechtshoofdkantoor) en de kantoren van de grote banken. Achter het reusachtige Tribunale bevond zich het Piazzetta

14 In een recent essay introduceert G. Gresleri Cesare Spighi als een van de mogelijke ontwerpers van het Palazzo del Governatore in Asmara. Spighi was als architect en restaurateur actief in Romagna en Toscane in de periode vanaf het einde van de negentiende eeuw en het eerste kwart van de twintigste eeuw. Vgl. 'L'italiano in Asmara', in: *Passaggi di pietre Cesare Spighi architetto* (Ordine degli Architetti della Provincia di Forlì-Cesena), Cesena 2002, pp. 30-37.

15 De straatnamen zijn vaak gewijzigd, de eerste keer tijdens het fascisme en daarna tijdens de annexatie van Eritrea door Ethiopië. In enkele straten zien we nog de naamborden met Italiaanse opschriften, deels doorgestreep en vervaagd door de zon. Een lijst met de herkomst van de straatnamen is gepubliceerd in Asmara. *A Guide to the Built Environment*.

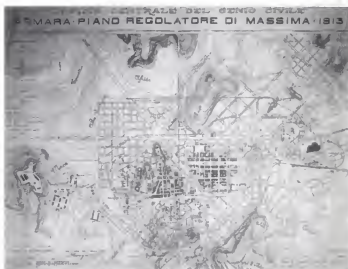
delle Poste, zo genoemd naar het eraan gelegen postkantoor, dat vele malen is uitgebreid. De structuur, bestaande uit de twee pleinen en het grid in de vorm van een schaakbord, stelt een 'beschavingsles' voor. Gebruikmakend van de geometrie werd zo de afhankelijke positie van de inheemse inwoners, die vanaf dat moment werden gereduceerd tot 'koloniale onderdanen', tot uitdrukking gebracht.¹⁶

Tijdens het Eerste Italiaanse Koloniale Congres, dat in de herfst van 1905 op aandrang van Martini werd georganiseerd, kreeg de gouverneur veel lof toegezwaaid voor het aanzien van de nieuwe hoofdstad. Asmara had toen ongeveer vierduizend Italiaanse inwoners. Tevreden over zijn werk gaf de gouverneur nog geen twee jaar na deze gebeurtenis zijn mandaat terug.¹⁷ Hij werd opgevolgd door de markies Giuseppe Salvago Raggi, die zijn mandaat tot 1915 hield.

Vanaf 1908 werd de groei van Asmara voor het eerst gereguleerd door een stedenbouwkundige opdeling van de stad in vier zones, uitgaande van een raciaal onderscheid, waarbij elke zone een bepaalde functie had. Er werd voorzien in een Europese, een gemengde, een inheemse en een perifere zone bestemd als bedrijventerrein. In het daaropvolgende jaar konden de ingenieurs, dankzij de goedkeuring van het koloniale statuut door het Italiaanse parlement, beginnen met het opstellen van de eerste stedelijke bouwvoorschriften.

Odoardo Cavagnari,
Uitbreidingsplan

Asmara, 1913



Terwijl de bezetting van Libië in volle gang was en tegelijkertijd het ministerie van Koloniën werd opgericht, arriveerde in Eritrea Odoardo Cavagnari,¹⁶ een ingenieur afkomstig uit Ligurië. Op dat moment, 1912, had gouverneur Salvago Raggi al gezorgd voor de voltooiing van de spoorlijn tussen Massawa en Asmara. Cavagnari werd benoemd tot directeur van de technische afdeling en in die hoedanigheid nam hij de opstelling van een nieuw stedenbouwkundig plan ter hand, dat zowel de zonering moest regelen alsook de voorzieningen vastgelegd in de nog goede keuren bouwvoorschriften.

Het plan, dat in 1914 werd goedgekeurd, steunde op twee nieuwe oost-westassen, die grensden aan de eerdere uitbreiding: de Corso Italia (nu Harnet Avenue) beneden, en de Viale Manzoni (nu Afabet Avenue) bovenaan. Hiervandaan liepen diagonale straten waaraan men nieuwe kavels plande, rekening houdend met de morfologie van het terrein. De strengheid van dit grid werd doorbroken met het ontwerp van reusachtige kruispunten in de vorm

¹⁶ Het thema van de civiele organisatie van het gebied in relatie tot de raciale politiek wordt behandeld in het essay van S. Zegnoni, 'L'Eritrea delle piccole città 1897-1936', in: Gresleri e. a., *Architettura italiana d'oltremare*, pp. 145-163, en in het prachtige essay van G. Berrera, 'The Construction of Racial Hierarchies in Colonia Eritrea. The Liberal and Early fascist Period (1897-1934)', in: Palumbo (red.), *A Place in the Sun*, pp. 81-115.

¹⁷ Martini, *Il diario eritreo*, met een introductieve noot van Riccardo Astuto di Lucchesi, deel 4, Florence 1942. Astuto dei Duchi di Lucchesi was zelf gouverneur van de kolonie Eritree van 1930-1935.

¹⁸ Odoardo Cavagnari (Busalla di Genova 1868 - Asmara 1920) was een functionaris van de Genio civile, naar Rome gehaald om mee te werken aan de bouw van de nieuwe regeringsgebouwen voor de hoofdstad. In 1907 was hij betrokken bij het ontwerp van het ministerie van Landbouw, Industrie en Handel aan de Via XX Settembre, een erg onfortuinlijk project dat aanleiding was tot een polemiek waarvan Cavagnari zelf het slachtoffer werd, waarna men hem onmiddellijk verwijderde. Na dit betreutswaardige incident keerde hij terug naar Ligurië, waar hij werd aangesteld bij de Inspectie voor de Monumenten. In 1912 werd hij overgeplaatst naar Asmara, waar hij nog acht jaar leefde. Zijn archief wordt bewaard door zijn dochter. Tijdens zijn verblijf in Eritrea was Cavagnari verantwoordelijk voor de opstelling van vier andere stedenbouwkundige plannen (Cheren, Massawa, Nefasit en Adi Ugri), naast dat van Asmara.

van een *patte d'oie*, één op elke punt van de driehoek die de eerste kern omvatte van het twintigste-eeuwse Asmara. Deze opzet, die was te herleiden tot de Beaux-Arts-stijl, kwam ook tot uiting in het landschappelijke karakter van het bestemmingsplan van het gebied met kleine villa's dat ten zuiden van de Corso Italia gepland werd. Pittoreske motieven waren verweven met een meer organisch stedelijk model, afgekeken van de Angelsaksische tuinstad.

Op grond van de criteria voor raciale separatie opgelegd door de centrale regering mocht de inheemse bevolking niet in het Europese gebied wonen. Het nieuwe plan voorzag niet in een ontwerp voor de inheemse nederzetting, maar beperkte zich tot het aangeven van een zone in noordoostelijke richting, geïsoleerd gelegen en gekenmerkt door zowel uniforme architectuur als hoge bouwdichtheid.

De activiteiten van Cavagnari, die tegelijk ontwerper en stedenbouwkundige was, concentreerden zich in de periode van vijf jaar tussen de goedkeuring van het plan en zijn plotselinge dood in 1920.¹⁹ Een van zijn opmerkelijkste projecten was zonder meer



Nda Mariam orthodoxe kerk, detail van de façade gezien vanuit de hoofdepoort. Bouw startte in 1917 (ontwerp Odoardo Cavagneri) en werd in 1920 afgerond onder supervisie van de architect E. Gallo. Het huidige gebouw is het resultaat van een latere wijziging uit 1938



Blik op Harnet Avenue (voormalige Viale Mussolini)

deingangskapel van de orthodoxe kathedraal Degghi Selam (1917–1918) die in het omheinde gebied Nda Mariam ligt, een van de oudste religieuze plekken van Asmara. Cavagnari aarzelde niet om hierin formele, constructieve en decoratieve motieven uit de inheemse cultuur toe te passen, zoals de sterk hellende, conische dakvorm van de kapel, die verwijst naar de *agdo's*, de inheemse woningen, en de traditionele bouwwijze van de galerijwand, die ook wel 'a testa di scimmia' (apenkoptechniek) wordt genoemd.²⁰

DE OPKOMST VAN HET FASCISME, in oktober 1922, had niet onmiddellijk haar weerslag op Eritrea. In die tijd was Giovanni Cerrina Ferroni gouverneur; hij was al plaatsvervanger in de kolonie ten tijde van Salvago Raggi. Cavagnari was overleden, maar zijn plan bleef nog meer dan twintig jaar maatgevend.

De meest opvallende wijziging was misschien wel de naamsverandering van de Corso Italia in Viale Mussolini (tegenwoordig Harnet Avenue). Deze brede boulevard, die door een dubbele rij palmen een meer exotisch aanzien heeft gekregen, was ontworpen om als ruggengraat te dienen van het twintigste-eeuwse Asmara. Aan deze boulevard, iets meer dan een kilometer lang, verscheen in de twee decennia van het fascistische regime naast elkaar een aantal van de gebouwen waaraan Asmara zijn rationalistisch karakter te danken heeft. En zo werd ook in de koloniën de moderne rationalistische architectuur verheven tot 'arte di stato' (staatsarchitectuur).²¹

Een wandeling
over de Viale
Mussolini: een
selectie van de
architectuur

19 Cavagnari ontwierp de uitbreiding van het Palazzo delle Poste (1915–1916), alsook de nieuwe Caravenserraglio (karavanserai), die tegenwoordig Medeber Market (1914–1915) heet, en de Villa Rome (1919), tegenwoordig de vestiging van de Italeanse ambassade. Recentelijk is het Palazzo del Comando delle Truppe Coloniali (paleis van de koloniale commendotroepen), aan het begin van de huidige Denden Street die naar het Fort leidt, ook aan hem toegeschreven.

20 Bij deze inheemse techniek om muren te maken, worden robuuste houten pennen met afgeronde koppen toegepast, die aan beide zijden uit de muur steken. Ze dienen om de horizontale lagen van ruw op elkaar gestapelde stenen bij elkaar te houden. De naam is afgeleid van de rondingen van de houten pennen die tegelijkertijd een decoratief effect hebben. Deze techniek werd toegepast voordat in de bouw specie als bindmiddel werd gebruikt.

21 Vgl. G. Ciucci, *Gli architetti e il fascismo. Architettura e città 1922–1944*, Turijn 1989.

De onregelmatige verbreding aan het begin van de boulevard splitst zich in twee grotere lanen die het park flankeren waarin het Palazzo del Governatore met de bijgebouwen is gelegen. Aan de rechterzijde, oostwaarts, wordt het stadsbeeld gedomineerd door het hoger gelegen Teatro, tegenwoordig Asmara geheten, te bereiken langs twee brede symmetrische trappen. Het gebouw, ontworpen door Cavagnari, onderging meerdere gedaantewisselingen voordat het in de tweede helft van de jaren dertig een bioscoop werd.²² Aan de hoofdgevel wordt de architectuur gekenmerkt door een geslaagde combinatie van neorenaissance-motieven (een galerij met rondbogen op kleine Ionische zuilen waarboven zich een loggia bevindt), waardoor bijna niet opvalt dat de draagconstructie van gewapend beton is.

Daarna komt de kolossale gevel van het gebouw dat tegenwoordig het ministerie van Onderwijs is. Dit gebouw, dat oorspronkelijk het Casa del Fascio (hoofdkwartier van de fascistische partij) huisvestte, kreeg in de vroege jaren veertig deze moderne façade, die voor het gebouw werd geplaatst, dat oorspronkelijk kleiner was.

De Bank van Eritrea (1935–1936), met zijn eenvoudige geometrische vormen, staat op een hoek en kijkt uit op het Palazzo Falletta, een elegant appartementenblok (met winkels op de begane grond), gebouwd in 1937–1938 naar een ontwerp van Carlo Marchi en Giuseppe Cane. De eerste was als architect erg actief in de jaren dertig en vooral bekend vanwege een aantal woongebouwen waarbij veel aandacht was besteed aan de hoekoplossing.²³ In de Falletta-appartementen laat Marchi een geraffineerde oplossing voor een stedelijk gebouw zien, die doet denken aan de Italiaanse Novecento-designstijl van Muzio: het ontwerp van de hoektorens en de ingangspartij wordt gekenmerkt door identieke omlijstingen, alsof het schilderijen in een expositie zijn. De glazen trap-

²² Tegenwoordig is het weer een theater, maar het is dringend toe aan een restauratie van zowel functionele als decoratieve onderdelen.

²³ Een van de ontwerpen van Marchi was ook het gebouw voor de autofabrikant Lancia in Asmere. Opdrachtgever was Salvatore Falletta, een van de belangrijkste zakenlieden uit die tijd. De hoge glazen toren die de hoofdingang vormt contrasteert met de horizontaliteit van de aangrenzende gebouwdelen. Deze toren laat welhaast futuristische motieven zien die doen denken aan de architectuur van Angiolo Mazzoni, die in 1934 met de futuristen F. T. Marinetti en M. Somenzi het modernistische *Manifesto dell'architettura aerea* publiceerde.

penhuizen op elk van de vier hoeken van de binnenplaats roepen eerder in Rome beproefde oplossingen in herinnering, die van De Renzi in het grote complex aan de Viale XXI Aprile en die van Sabbatini in de hotels in de Romeinse buitenwijk Garbatella.

Het Palazzo Falletta grenst aan het complex van de kathedraal en aan de in 1923 opgerichte katholieke missiepost. De opdracht voor het ontwerp was eerst verleend aan Oreste Scanavini, maar de bouw werd voltooid onder de technische leiding van Mario Mazzetti. Wat opvalt zijn de afmetingen van het gebouw dat met een klokkentoren van wel 52 meter hoog (voltooid in 1925) tegenwoordig het hoogste gebouw van Asmara is. Het in baksteen afgewerkte exterieur heeft decoratieve motieven die expliciet verwijzen naar de romaans-Lombardische architectuur: de gevel is opgebouwd uit drie delen, het centrale deel bestaat uit een puntgevel met een rondboogfries aan de dakrand en cirkelvormige ramen in de hoge centrale beuk. Hieraan grenst een kleine loggia met rondbogen die de grens aangeeft van het kerkplein en dit verbindt met de bijgebouwen, die aan de straatkant gelegen zijn. Het driebeukige interieur, met een hoog transept en drie apsissen, wordt gekenmerkt door speklagen van rode en crèmekleurige bakstenen.

Het beste zicht op de kathedraal krijgt men vanuit het appartementengebouw dat er tegenover staat. Dit is een gebouw van eind jaren dertig, ontworpen door Aldo Burzagli, met een geraffineerde hoekoplossing waarbij een uit de gevel stekend raamwerk een structuur van loggia's creëert. Hierdoor krijgt een deel van de gevels een opmerkelijk driedimensionaal karakter.

Aan dezelfde kant als de kathedraal liggen het Lloyd Palazzo, tegenwoordig het ministerie van Toerisme, en de bioscoop Impero. Het zijn twee gebouwen die duidelijk de tertiaire functie van dit



Carlo Marchi, Giuseppe Cane en Aldo Burzagli, Follette appartementengebouw, Harnet Avenue, 1937-38

gebied accentueren. Ze liggen op de kruising van de vroegere loop van de rivier Mai Belà, die aan het eind van de jaren dertig is drooggelegd²⁴ om ruimte te maken voor het verkeer en om hygiënische redenen, en de brede loodrechte verkeersader met aan het begin de groenten- en vismarkt en aan het einde de grote moskee.

De vele bioscopen die er waren en die ook nu nog bijna allemaal open zijn, vormen de meest karakteristieke merktekens van de moderniteit van Asmara, zowel in hun technisch-functionele verschijningsvormen als in de aandacht voor het detail in het interieurontwerp, waardoor men zich in die ruimten in Parijs of Berlijn waande. De bioscopen, waarvan de namen een nauwe band oproepen met de grandeur van de hoofdstad van de kolonisatoren, projecteren in het panorama van de inheemse traditionele cultuur de kenmerken van de rationalistische *modernità*-architectuur. De bioscoop Impero, die op een uitgestrekt afgelegen terrein staat, is gebouwd in de periode 1937-1938. Het ontwerp van de hoofdgevel, dat gekenmerkt wordt door een herhaling van drie decoratieve rechthoekige raamwerken met daarin cilindrische vormen, stelt



Oreste Scanavini (met Mario Mazzetti),
Kathedraal, Harnet Avenue, 1921-23



Mario Messina, Cinema Impero,
Harnet Avenue, 1937-38

een verwijzing voor naar een icoon van de *romanità* in de Porta Maggiore in Rome, het graf van de bakker Eurysaces, een figuur die door het fascisme met veel nadruk is herontdekt. Hetzelfde thema is ook te zien bij andere woongebouwen en winkels. Het intens purperen pleisterwerk en het monumentale reliëfopschrift in de vorm van een grafschrift benadrukken de rol van de bioscoop Impero als stedelijk *landmark*.

WAT VERANDERDE ER in de Eritrese hoofdstad na de proclamatie van het imperium? Op zichzelf beschouwd bleef de situatie in Asmara uitzonderlijk, maar het sociale evenwicht, dat een autonoom bestuur bijna een halve eeuw in stand had weten te houden, veranderde. Asmara, dat het achterland vormde voor de militaire operaties in Ethiopië, zag zijn bevolking bijvoorbeeld met duizelingwekkende vaart groeien. Van 18.000 inwoners, waarvan in de jaren twintig minder dan een derde Italiaan was, steeg het aantal naar 100.000 inwoners in 1936. Hiervan was de helft Italiaans staatsburger.

De stad bleef snel groeien, terwijl duidelijk was dat de stedenbouwkundige opzet zoals die tot dan toe had gefunctioneerd de plotselinge structurele veranderingen niet kon opvangen. De meest opvallende verandering was dat de inheemse bewoners, aangetrokken door de vraag naar arbeidskrachten, in het oude stadscentrum bleven wonen, terwijl de Italianen een steeds grotere voorkeur hadden voor de gezondere en minder bevolkte wijken met kleine vrijstaande woningen. De zeer snelle ontwikkeling van de woonwijk Ghezza Banda, in zuidoostelijke richting, getuigt hiervan.

De relatie tussen kolonisatoren en autochtone bevolking ver-

Het ontstaan van de Eritrese identiteit: de postkoloniale stad en de instandhouding van het erfgoed

24 Aan de realisatie van dit civieltechnische werk werd veel belang gehecht en niet alleen vanwege de technische aspecten van het project, maar omdat het een symbolische waarde had, die gebaseerd was op de mythe van de Salomonische dynastie van de Eritrese vorsten. De drooglegging van de waterloop was een vurige wens van de fascistische gouverneur Giuseppe Daodice, die aan het einde van 1937 vanuit Libië naar Eritrea kwam, na het schandaal dat volgde op de efsluiting van de procedure voor het nieuwe stedenbouwkundige plan en dat eindigde met de verwijdering van zijn voorganger, de ingenieur Vincenzo de Feo (achtste gouverneur na Ferroni). Vgl. Franco Monile, 'Una vecchia leggenda e una nuova volta di cemento armato', in: *Gresieri e. s., Italia d'Oltremare*, p. 236.

anderde automatisch door de uitvaardiging van de rassenwetten van juni 1938. Hierdoor wist Vittorio Cafiero, die door minister Teruzzi in mei 1938 naar Asmara was gestuurd met de opdracht een nieuw stedenbouwkundig plan op te stellen, precies vanuit welke visie hij moest handelen. De criteria waarop hij zich bij zijn ontwerp baseerde waren opnieuw die van de versteviging van de centrale as; de bouw van het nieuwe spoorwegstation zou de bezegeling hiervan worden. Anders dan in het plan-Cavagnari onderzocht hij de mogelijkheid van een uitgestrekte inheemse wijk in noordoostelijke richting, aan de andere kant van de heuvel Abbas-haul, die als groene buffer moest dienen.²⁵

Bij de presentatie (april 1939) voor de Raad voor Bouwtoezicht en Stedenbouw,²⁶ waar de stedenbouwkundige plannen van Italiaans Afrika moesten worden goedgekeurd, werd het plan met veel reserves ontvangen, omdat duidelijk bleek dat een gedegen architectonische studie ontbrak. Ook al nam gouverneur Daodiacé de algemene aanwijzingen ervan over, hij verzette zich tegen het idee om de inheemse bevolking te isoleren, zoals wel aan het gebeuren was in de andere steden van het imperium. Daodiacé leek te doen alsof hij niet wist dat het al 1939 was; de geluiden over de dramatische aanscherping van de internationale situatie in Europa waren zo dat hij wel moest begrijpen dat de situatie radicaal kon veranderen.

De eerste luchtaanval van de Engelsen op Asmara vond plaats in juni 1940; in april 1941 werd Asmara bezet en kwam het onder Brits militair bestuur. De Italianen mochten de stad blijven bestu-

²⁵ Vgl. de relatie van Cafiero met het 'Progetto del PRG della Città di Asmara', bewaard in het Centrale Staatserchief, opnieuw gepubliceerd in: E. Lo Sardo (red.), *Divina Geometria. Modelli urbani negli anni Trenta*, Rome 1995, pp. 129-141.

²⁶ De raad werd in november 1936 ingesteld en viel onder het ministerie van Koloniën. In april van het daaropvolgende jaar vroeg minister Lessona de volgende personen lid te worden van de Raad: ondersecretaris Teruzzi (in de hoedanigheid van voorzitter), de architecten Bazzani, Calza Bini, Del Debbio en Marconi (allen Italiaanse academici), de ingenieurs Clivico, Ceffarelli, De Simone en Gorla en de geometra Bartolini. In 1938, toen Teruzzi minister was, werden ook de architecten Ulrich, Cafiero en Vannoni gevraagd lid te worden. In deze tweede fase werd het voorzitterschap toevertrouwd aan Cesare Bazzani.

ren en er was een periode van levendige economische activiteit. Dit was duidelijk te zien aan een expositie die in 1943 gehouden werd, maar ook aan de oprichting van de Kamer van Koophandel het daaropvolgende jaar. Maar aan het einde van de jaren veertig was dit beeld veranderd: op 130.000 inwoners waren in Asmara niet meer dan 17.000 Italianen overgebleven.

De in die periode gerijpte tegenstrijdigheden lagen ten grondslag aan de ongewone sociale structuur die de stad nog lange tijd na de Tweede Wereldoorlog heeft behouden. De sociale zone-indeling, kenmerkend voor westerse steden met een klassensysteem, was al in het begin van de jaren dertig in Asmara in een crisis geraakt. Dit kwam doordat Asmara een pluriforme en moderne gemeenschap herbergde, waardoor het kon uitgroeien tot een ondernemingsgezinde hoofdstad. Zelfs afgezien van de gemengde zone, waar de inheemse bevolking en de Europeanen naast elkaar leefden, blijkt uit de plannen voor Asmara dat er geen twee afzonderlijke stedelijke structuren zijn ontstaan, want er was immers geen sprake van discriminatie. Vanwege deze al vaak gesignaleerde uitzonderingspositie van de Eritrese hoofdstad en de afwezigheid van tegenstellingen is het hedendaagse Asmara in grote mate te vergelijken met de door de Italianen gebouwde stad. Dit vinden zowel de Italianen die toen de absolute heerschappij over de stad uitoefenden, als de koloniale inheemse inwoners in hun afhanke-



Vittorio Caferio,
Uitbreidingsplan Asmara,
1937. Rechtsboven
de 'inheemse' wijk

lijke rol. Maria, een Eritrees-Italiaanse inwonster van Asmara, zei tegen Giulia Barrera, die haar interviewde: 'Alleen tijdens het fascisme was er sprake van een meedogenloos racisme. Doorgaans zijn Italianen niet racistisch. Deze verdeling was een erfenis van het fascisme. Vóór 1935 waren de Italianen sociaal en vriendelijk. Natuurlijk vroegen ze onze moeders niet mee naar een restaurant of naar de film. Er was een scheiding, maar die was natuurlijk, niet opgelegd.'²⁷ De politiek zoals die is geïnterpreteerd door architectuur en stedenbouw heeft zich klaarblijkelijk niet laten inperken door het paternalistische, kolonialistische model. Kan het huidige Eritrea met een zekere mate van intellectuele autonomie terugkijken op het Eritrese bestuur van de eerste dertig jaar van de twintigste eeuw, met als doel te komen tot een weloverwogen beheersmodel van een architectonisch tijdperk dat in zijn wezenlijke trekken Asmaraans is en dat ook moet blijven?

Dat is de uitdaging die de herwaardering van dit erfgoed de architecten en stedelingen van de eenentwintigste eeuw stelt.

27 G. Barrera, 'The Construction of Racial Hierarchies in Colonia Eritrea', p. 81.

Mijn reis naar Asmara, in april 2004, vond plaats in het kader van de internationale conferentie, georganiseerd door het World Heritage Center van UNESCO, die zo genereus was om mijn deelname mogelijk te maken. Ook dank ik voor de samenwerking die ik mocht ondervinden in de loop van mijn onderzoek de medewerkers van de Biblioteca dell' ISAEO (Rome) en Giorgio Di Loreto van de Biblioteca centrale della Facoltà di Architettura van Rome, Mirka Benés en Caterina Borelli, twee lieve vrienden en collega's, en tot slot Mike Street, die mij al vanaf het einde van de jaren tachtig heeft aangestoken met zijn liefde voor Asmara. Ook wil ik Marieke Kuipers bedanken voor het lezen en becommentariëren van dit essay. Last but not least ben ik Franco Panzini dank verschuldigd voor de illustraties.

III De stad stuurt het leven
de sociale verbanden, stimuleert
en frustreert andere. Alles wat
voorzieningen vereist is aan
scholen, ziekenhuizen, cafés
en functioneert bij de gratie
onherroepelijk tot krimp en
mensen, bedrijven en organen
en kwaliteit, en scheidt tege-
ziek. Het stadsleven dwingt
van 'mensen zonder eigens
bruikt, geleefd, maar stelt o
Ze is een sociale constructie

dat zich er afspeelt, ordent
eert sommige activiteiten
het hedendaagse leven aan
wezig: woningen, winkels,
parken en meer. Ze bestaat
van veelheid. Minder leidt
oplossing. De stad bedient
saties, genereert interactie
ijkertijd groepen uit, maakt
zijn deelnemers in de rol
chappen'. De stad wordt ge-
ok haar eigen leefregels op.

L

De gezonde stad**Stedenbouw en ziekenhuisarchitectuur**

DE ONDEUGDELIJKHEID van dit artikel begint al bij de titel. Al wat leeft kan gezond zijn: mensen, dieren, planten – maar wat te denken van een stad? Zijn levende wezens gezond, dan zijn ze vrij van ziekte en beschadigingen, lopen ze niet het risico aan eigen onvolmaaktheid ten onder te gaan en belooft hun bestaan het optimale rendement, wat bij plant en dier vaak neerkomt op een zo groot en gezond mogelijk nageslacht. Ooit was dat bij mensen niet anders, maar naarmate de beschaving voortschrijdt krijgen andere voortbrengselen en verworvenheden meer gewicht. Mensen die gezond zijn *voelen* zich ook gezond – gezond zijn is voor mensen iets subjectiefs, dat los kan staan van hun feitelijke gezondheids-toestand. Ongezondheid is een veel ingewikkelder fenomeen dan gezondheid. Afgezien van allerlei extern onheil – bedrijfsongevallen, verkeersongelukken – geldt ziekte als de belangrijkste veroorzaker van ongezondheid. Er zijn praktisch geen onderdelen van het menselijk lichaam – en evenmin van de menselijke geest – die niet het risico lopen op een kwade dag aan een van de tienduizenden, misschien wel honderdduizenden ziektes ten prooi te vallen, die de medische stand de afgelopen eeuwen in kaart gebracht heeft. Duidelijk is dat veel meer tijd, aandacht en geld aan ziekte dan aan gezondheid wordt besteed. Het lijkt alsof mensen gezonder zijn naarmate ze minder aandacht aan hun gezondheid hoeven te schenken. Misschien speelt het feit dat aan ongezondheid veel meer geld te verdienen is dan aan gezondheid ook een rol; vergelijken bij de sommen geld die in de gezondheidszorg omgaan is de omzet van spa's, fitness- en wellnesscentra een bagatel.

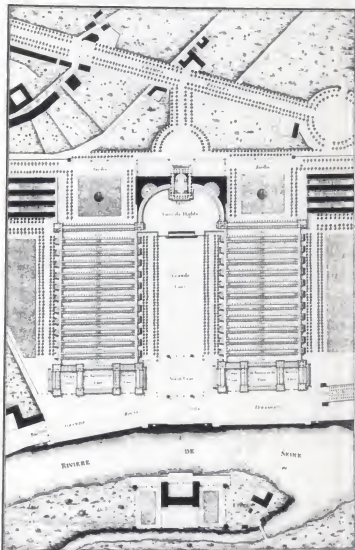
Gezondheid en ziekte horen bij het leven. Hoe zit het met de stad? Kan de stad gezond zijn, en waaruit blijkt dat dan? Als groei het stedelijk equivalent van levend nageslacht is, wat is dan de evenknie van de menselijke zelfreflectie op de eigen gezondheid? Is de stad een subject, een persoonlijkheid? Heeft de stad een eigen identiteit, die is af te lezen aan haar geboorte, ontwikkeling en groei? Wat moeten we verstaan onder een ongezonde stad? De stad is geen levend wezen, hoe graag stedenbouwkundigen haar ook als een organisme opvatten, en hoe nadrukkelijk ze zichzelf als artsen presenteren die voor haar gezondheid verantwoordelijk

zijn. Naar analogie van levende wezens kan de stad ten prooi vallen aan allerlei ongevallen. Denk bijvoorbeeld aan de bombardementen die zo veel Duitse steden met wetenschappelijke precisie van de aardbodem veegden – een vorm van technologische vooruitgang die onlangs zo voortreffelijk is gefileerd door Jörg Friedrich in *Der Brand*.¹ Gebruikelijker is dat ze aan hun eigen onvolmaaktheid ten onder dreigen te gaan, het vooruitzicht dat Lluís Sert schetste in zijn *Can our Cities Survive?*² Sert schetste het beeld van ongezonde, zieke steden, en deed dat op de manier waarop een dokter zijn patiënt diagnosticeert. Groei lijdt tot congestie, die uiteindelijk tot een verkeersinfarct kan leiden. Lopen verkeersstromen door elkaar, dan neemt het risico toe. De oorzaak werd meestal gezocht in het mixen van door de stedenbouwkundige als onverenigbaar opgevatte functies – een stad is gezonder naarmate de bestemmingen van de verschillende plekken beter afgebakend zijn. Haar idealiter monofunctionele onderdelen zijn vergelijkbaar met levende organen, die doorgaans ook niet meer dan één functie vervullen. Steden kunnen alleen gezond zijn als elk onderdeel dat is; ook mens en dier zijn zo ziek als de zieke componenten die ze met zich meedragen, en zelfs als alle overige naar tevredenheid functioneren, kan een ongezond onderdeel fataal zijn. Niet elke stad lijdt aan dezelfde kwalen, maar toen Sert zijn befaamde boek schreef golden congestie en gebrekkige volkshuisvesting als de belangrijkste bedreigingen. Hij was niet de eerste die de stad als ziek beschreef. Mumford, bijvoorbeeld, pleitte voor een 'fourth migration': steden zouden moeten decentraliseren en zichzelf tot kernen van nieuwe, regionale structuren moeten transformeren. Groen is net zo goed voor de stad als het voor mens en dier is. Alleen radicale ingrepen konden de stad redden, ook hier zouden zachte heelmeesters slechts gapende wonden voortbrengen.

1 J. Brand, *Der Brand. Deutschland im Bombenkrieg 1940–1945*, Berlijn 2004.

2 J. L. Sert, *Can our Cities Survive? An ABC of Urban Problems, Their Analysis, their Solutions. Based on the Proposals formulated by the CIAM*, Cambridge (Mass.) 1944.

3 D. Mangin, Ph. Panerai, *Projet Urbain*, Parijs 1999; Ph. Panerai, J. Castex, J.-Ch. Depaule, *Formes Urbaines de l'îlot à la Barre*, Parijs 1997; Ph. Panerai, J.-Ch. Depaule, M. Demorgon, *Analyse Urbaine*, Parijs 1999; M. Roncayolo, *Lectures de villes. Formes et temps*, Parijs 2002.



Het ziekenhuis
als windmachine:
het paviljoenstelsel
van J. B. Leroy en
C. F. Viel, eind
achttiende eeuw

'weefsel' van de percelen vervult het traagst. Architectonische monumenten en monumentale complexen veranderen in een iets hogere versnelling, terwijl de anonieme bouwmassa daartussen in hoog tempo steeds weer wordt vervangen. Hoe meer economische welvaart, hoe meer dynamiek. Soms barst die letterlijk uit haar voegen en tast dan ook monumenten en in een enkel geval de parcellering aan. Identiteit en traagheid liggen in elkaars verlengde; persoonlijkheden die van de ene op de andere dag volkomen veranderen, staan gelijk met het ontbreken van persoonlijkheid.

Stedelijke transformaties die de stad haar identiteit ontnemen, staan gelijk met moord. Ook voor steden is moord iets ongezonds.

DE ONGEZONDHEID van de stad manifesteert zich, zo veel mag duidelijk zijn, op vele manieren, en daarin lijkt de ongezonde stad op de ongezonde mens. Aan met verve gedocumenteerde ziektebeelden is geen gebrek. Waarom hebben zo veel auteurs zich met zo veel overgave gewijd aan het opstellen van zo veel afschrikwekkende diagnoses? Wat maakte hun werk zo urgent? Het antwoord ligt voor de hand: de veronderstelling dat de ongezondheid van de stad zich uit in de ongezondheid van haar bewoners. Een gezonde stad werkt gunstig op de gezondheid van haar bewoners. Een gezonde stad is een metafoor. Helemaal deugdelijk is die niet, want anders dan bij metaforen gebruikelijk is, veronderstelt ze wel degelijk de mogelijkheid de gezondheid van de stedeling te verbeteren door aan de bestaande stad te sleutelen. Het meest monumentale blijk van de noodzaak dat te doen werd geleverd in twee vuistdikke Duitse handboeken, die in het midden van de jaren vijftig verschenen: *Medizin und Städtebau*. De crème de la crème van de Duitse wetenschap weet de kwalen van de moderne stedeling aan de moderne stad in haar naoorlogse gedaante. Die naoorlogse gedaante was deels ontstaan als antwoord op de gevolgen van de luchtoorlog, maar het middel was erger dan de kwaal. De gelede stad mocht dan beter bestand zijn tegen bombardementen, de verspreid in het groen neergelaten bebouwing-zonder-straten mocht dan de beste garantie bieden tegen de vuurstormen die alles verzengend tussen de gesloten straatwanden gierden, toch leverde deze manier van stedenbouw veel meer geestelijk leed op dan de historische stad in de meest dramatische fase van de oorlog.⁴ De auteurs van dit onvolprezen standaardwerk vatten de nieuwbouwwijken op als vluchtoorden voor de uit de klassieke steden gedeporteerde stadsbewoners – geen woord, overigens, over de suburb als vrije zone, waar opgroeiende tieners aan het toezicht van hun overdag naar hun werk forenserende ouders ont-

Het zieken-
huis als genees-
middel van de
ongezonde stad

4 M. Pfister-Ammende, geciteerd in: J. H. Schultz, 'Die großstädtischen Zivilisationsschäden in der Medizinischen Psychologie', in: P. Vogler, E. Kühn, (red.), *Medizin und Städtebau. Ein Handbuch für gesundheitlichen Städtebau*, München/Berlijn/Wenen 1957, p. 453.

snapten en de basis legden voor een nieuwe, vrije, de tegencultuur van de jaren zestig voedende levensstijl, die even later zo fraai werd gefotografeerd door Bill Owens.⁵

Als de moderne stad mensen ziek maakt, schreeuwt dat om strategieën die de helende kwaliteiten van de stad stimuleren. Die werden gezocht op twee niveaus: het betrekkelijk nieuwe van de moderne stedenbouw, die ontgaan moest worden van haar ziektebevorderende karakter, en het oeroude, al in het stedelijk weefsel van de eerste steden terug te vinden fenomeen van het hospitaal. Stedenbouw en ziekenhuis liggen overigens veel meer in elkaars verlengde dan men zou vermoeden. Wat we gemakshalve aanduiden als het *moderne* ziekenhuis ontstond tijdens de Verlichting en het arsenaal aan middelen waarmee het hoopte bij te dragen aan de genezing van de patiënt steeg niet uit boven het instrumentarium dat de Verlichting aandroeg om elke maatschappelijke kwaal, fysieke zowel als sociale, het hoofd te bieden. Crux van deze strategie was een aanbieden van een gezondmakende, althans niet ziektebevorderende omgeving. In filosofische zin kreeg deze de gedaante van een totaalontwerp, dat politiek, economie, het sociale en het ruimtelijke omvatte en idealiter in overeenstemming bracht met de rationele Natuur. Ook het natuurbegrip was totaal: het bestreek zowel de levende natuur als de door mensenhand gevormde beschaving; voor beide, óók voor de natuur, werd een nieuw totaalontwerp nodig geacht. Het project van de Verlichting voorzag in een totalitair herontwerp, *re-design*, van de menselijke leefomgeving. Geen wonder dat architectuur en stedenbouw een sleutelrol werd toebedeeld; geen wonder ook dat het ziekenhuis daarbij een avant-gardepositie innam. In oorsprong is het moderne ziekenhuis niets anders dan een maatschappelijk fragment dat, vooruitlopend op de totale reconstructie, alvast in overeenstemming met de Natuur is gebracht. Daarmee is het ziekenhuis in staat de meest schrijnende consequenties van door irrationaliteit en onnatuurlijkheid veroorzaakt onheil, culminerend in de opeenhoping van zieken en ongezonden, te lijf te gaan. Artsen kwamen er nauwelijks aan te pas. Het ziekenhuis liep vooruit op de reconstructie van de stad, die daarna eveneens recht zou doen aan de grondbeginselen van de natuur. Dan zouden ziekte en onheil voorgoed tot het verleden, tot het Ancien Régime horen. Ze zijn meer dan bekend, de revolutionaire ziekenhuisontwerpen van figuren als B. Poyet, A. Petit, J. B. Leroy, C. F. Viel. Ze getuigen van een

groots visioen, het zijn helende eilanden in de ziekmakende zee van de nog niet heringerichte wereld, die wacht op de grote revolutie die alles anders zou maken.

DE GROTE REVOLUTIE die in het herontwerp van heel de wereld had moeten uitmonden is nooit gekomen, de omwentelingen die zich wel aandienen maakten de beloften van de revolutionaire ziekenhuisontwerpen niet waar. Hun idealen liepen stuk op het ongeremde kapitalisme, het liberalisme (beide overigens eveneens als 'natuurlijke' fenomenen gepropageerd), en het Darwinisme (dat de harmonische Verlichtingsidylle verving door de *struggle for life*). De natuur werd niet vermaatschappelijkt, de maatschappij niet vernatuurlijkt, het ziekenhuis werd avant-garde zonder achterhoede, een publiek gebouw met een sociale functie (in de praktijk die van het armenhuis), en in het stedelijk weefsel een van de permanente elementen (om met Rossi te spreken). Wat rond 1800 onmogelijk bleek, leek honderdvijftig jaar later alsnog realiteit te worden – een geruisloze doorbraak die samenhang met de noodzaak heel Europa weder op te bouwen na een verwoestende oorlog, die algemeen werd gezien als de onvermijdelijke consequentie van liberalisme, kapitalisme, een ongebreidelde vrije markt, het ontbreken van een masterplan om de ontwikkelingen van de samenleving in goede banen te leiden.

De wederopbouw voorzag in de uitgangspunten van het masterplan. Alles moest in de eerste plaats wetenschappelijk zijn, alles wat naar irrationaliteit riekte moest worden uitgebannen. Was de Tweede Wereldoorlog immers niet het summum van onredelijkheid? Wetenschappelijkheid veronderstelt objectiviteit. Subjectieve overwegingen konden nooit de legitimatie zijn voor vormen

Het tweede
bedrijf

Synthetisch
modernisme: het
diaconessenhuis
van J. P. Kloos in
Groningen, 1965



van handelen die invloed hadden op anderen, of het functioneren van de samenleving. Dat gold ook in de stedenbouw; het verklaart bijvoorbeeld waarom het eerste wederopbouwplan van Rotterdam, dat overal de persoonlijke signatuur van de kunstenaar-ontwerper W.G. Witteveen droeg, werd vervangen door een plan waarin al deze ontwerpervaringen waren geëlimineerd – terwijl voor de rest alles hetzelfde bleef. De uitgangspunten – de eisen van wetenschappelijkheid, rationaliteit en objectiviteit – komen overeen met die van de Verlichting. Ze drukten een stempel op andere principes van het noodzakelijk geachte herontwerp van de maatschappij. Het gelijkheidsbeginsel, bijvoorbeeld – men hoefde maar te wijzen naar de sociaal-economische ongelijkheid in de jaren dertig, of de rassenwaan tijdens de oorlog, om te zien waartoe ongelijkheid kon leiden. De samenleving moest als een instrument van integratie worden ingericht, systematische uitsluiting van bepaalde groepen werd niet langer geaccepteerd. Persoonlijke integriteit stond hoog in het vaandel – hier bewezen de totalitaire dictaturen wat er gebeurde wanneer deze niet werd gerespecteerd. Tot ver in de jaren tachtig was Big Brother synoniem met het vertrappen van individuele rechten, en Big Brother was niets anders dan de technologisch opgetuigde agent van de klassieke totalitaire staat. Ook de naoorlogse principes herinneren aan die van de Verlichting. Heel



De Europese interpretatie van het Amerikaanse wolkenkrabberziekenhuis door Gedeon Gerlóczy. Magdolna Baleseti Kórháza, Budapest, 1939

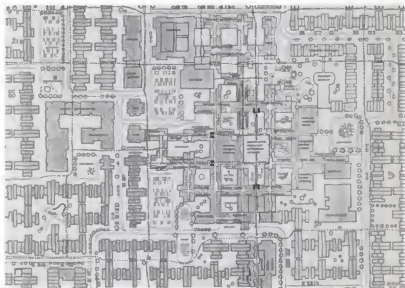
de maatschappelijke reconstructie van de jaren vijftig en zestig lijkt daarmee een reprise van de grote idealen van de late achttiende eeuw. Nu stonden echter middelen ter beschikking om daadwerkelijk met de grote ombouw te beginnen, en binnen enkele decennia werd de hele westerse wereld – en niet alleen die – volkomen herbouwd. Geen discipline heeft daarop zozeer een stempel gedrukt als de moderne stedenbouw in haar nieuwe, naoorlogse gedaante. De stad werd gezuiverd, volkomen herschikt, wonen verdween naar het groen, elk onderdeel kreeg een bestemming toegewezen en werd daarop ontworpen – alleen zo kon elk ‘orgaan’ optimaal functioneren. De stad werd met harde hand gezond gemaakt. Ook het ziekenhuis werd opnieuw uitgevonden en opgebouwd uit drie afzonderlijk vormgegeven componenten: het beddenhuis, de behandelafdelingen, en de poliklinieken. Voorbeelden van dit ‘synthetisch functionalisme’ werden overal gebouwd, meestal in de nieuwe buitenwijken. Als iets het visioen van de gezonde stad vertegenwoordigt, dan wel het moderne ziekenhuis in de moderne stadsuitbreidingen.

OOK HET TWEDE BEDRIJF is reeds lang voltooid verleden tijd. Het einde van de Koude Oorlog is gevierd als de overwinning van de vrije markt, het kapitalisme krijgt opnieuw ruim baan, planning is suspect. Al eerder kwam de moderne planningsmachinerie van de welvaartsstaat onder vuur te liggen – genoemd werd het vernietigende oordeel in *Medizin und Städtebau*. Zou het toeval zijn dat in dezelfde jaren zestig en zeventig het ‘weefsel’ werd herontdekt? Weefsel is de toenmalige term voor de parcellering en het stratenpatroon van de stad, de drager van haar identiteit, haar persoonlijkheid, het logboek dat haar biografie bevat. De manier waarop de moderne stedenbouw erop ingreep, betekende niet zelden het einde ervan – en dat kwam neer op moord op de identiteit van de stad. De stad was bezig te overlijden – een weinig gezonde ontwikkeling – en onderwijl maakte ze haar bewoners doodziek. Ook het ziekenhuis werd onderwerp van felle kritiek. De literatuur wemelt van voorbeelden waarin het ziekenhuis het moet ontgelden. ‘Why does everything in a hospital have to be not just ugly, but evocative of quick, premature and painful death?’ vraagt Coupland zich bijvoorbeeld af in zijn *Hey Nostradamus*.⁶ Er is

Het non-ontwerp
van de
vrije markt

op dit moment nauwelijks een architect of vertegenwoordiger van een managementbureau te vinden die zou durven beweren dat het huidige ziekenhuis functioneel zou zijn. Dat de architectuur ervan zou bijdragen aan het welzijn of zelfs het genezingsproces van de patiënt – het grote ideaal van de Verlichting, dat in de licht-, lucht- en zonideologie van het modernisme terugkeerde – ook daarin gelooft niemand nog. Wie denkt aan strategieën om zijn gezondheid te bevorderen, zal wellicht niet op het idee komen dat de stad daaraan een bijdrage kan leveren, en het ziekenhuis wordt slechts gezien als een werkplaats voor noodreparaties. De revolutionaire ziekenhuisontwerpen rond 1800 en de tijdens de wederopbouw gerealiseerde projecten maakten deel uit van het publieke domein en hingen daarmee in ieder geval nauw samen; nu wordt het publieke domein ontmanteld en de verantwoordelijkheden die er waren ondergebracht overgeheveld naar de private sfeer, waar ze ten prooi vallen aan de krachten van de vrije markt. Voorgoed verloren, de gezonde stad, het door zijn architectuur gezondmakende ziekenhuis? Het heeft er alle schijn van, al zijn de contouren van tegenbewegingen alweer zichtbaar. Pleitbezorgers van de creatieve stad – een concept dat nauw verwant blijkt aan dat van de gezonde stad – suggereren dat de Amerikaanse en Europese samenleving zonder de stad gedoemd is de concurrentieslag met de nieuwe economische grootmachten te verliezen; het pu-

Vermaatschappelijking in integratie: de symbiose van ziekenhuis en stad, 1972



blieke domein speelt in hun opvattingen een sleutelrol.⁷ In de ziekenhuizen is het paradoxaal genoeg het credo van de marktwerking dat de architectuur opnieuw op de agenda zet. Zet de marktwerking door, dan kan er een dag aanbreken waarop het ziekenhuis zijn klanten moet werven. Als het waar is dat de patiënt de kwaliteit van het medisch handelen niet kan doorgronden, dan heeft het geen zin zich daarop te profileren. Andere aspecten komen in beeld, en een ervan is de architectuur. Het vormende, beeldende karakter maakt architectuur een krachtig medium, dat maatschappelijke gegevens, de ambities van de opdrachtgever en de status van de opgave representeert. Architectuur schept duidelijkheid. Of een ziekenhuis als een machine oogt of de uitstraling heeft van een luxueuze Spa wordt niet door de productiestraat voor heupen, knieën of blinde darmen bepaald, maar door de architect. Het is de verdienste van het uit Amerika overgewaaide fenomeen van het Evidence Based Design opnieuw aandacht te vragen voor de helende potentie van de omgeving. De kracht ervan is dat de onderzoekers die dit terrein bezetten de taal van de medicus en de ziekenhuismanager spreken (en nauwelijks die van de architect). Zelfs de naam van dit fenomeen refereert aan hun wereld: het is een pendant van het zogenaamde Evidence Based Medicine. Het Evidence Based Design verstaat de kunst munt te slaan uit de verhoging van het comfort van de patiënt. Het bedrijfsmatig aspect staat voorop, maar dat laat onverlet dat het Evidence Based Design middelen aanreikt om het welzijn van patiënt en staf te verbeteren.

Toch lijkt het ideaal van een complete, op het welzijn van heel de samenleving gerichte reconstructie, waarbij stad en ziekenhuis twee kanten van dezelfde medaille zijn, verder weg dan ooit. Het is weggezaakt in de geschiedenis, ondergesneeuwd door schijnbaar gewichtiger zaken – het afbreken van alles wat de vrije markt hindert, de bestrijding van het terrorisme, waarbij zelfs Big Brother dankbaar in de armen wordt gesloten. Ongezonder kan het nauwelijks worden.

7 Zie ook 'De postmobiele stad' van Donald van Dansik in dit boek, pp. 323-329.

M

DOLF BROEKHUIZEN

De leergierige stad

Openluchtonderwijs als stedelijke voorziening (1905-1950)

IN 1928 GAF EEN rooms-katholiek schoolbestuur opdracht om een school met vernieuwende functionele eigenschappen te bouwen in de Utrechtse uitbreidingswijk Ondiep. De architect van deze school, W.A.Maas, ontwikkelde een ingenieus systeem waardoor twee tegenover elkaar liggende zijwanden van een klaslokaal geheel weggeschoven konden worden. Door een relatief eenvoudige handeling kon de buitenlucht vrijelijk door het gehele lokaal stromen en een weldadig geachte invloed op de gezondheid van de kinderen doen gelden. Met dit systeem van schuifwanden en schuiframen konden in de stad openluchtscholen worden gebouwd die nauwelijks duurder waren dan gewone scholen en in ieder geval veel minder kostbaar dan voorzieningen buiten de stad met medische behandelingen en internaatopvang.

De St.Nicolaasschool was een van de eerste stedelijke openluchtscholen voor gezonde kinderen in ons land. De experimentele openluchtschoolvoorziening aan de toenmalige stadsrand van Utrecht laat zien dat ontwerp en bouw van openluchtscholen verbonden zijn met opvattingen over de planning en groei van de stad. Naast de openluchtscholen in de natuur – die door hun ligging de negatieve effecten van de grote stad zo veel mogelijk moesten compenseren – werd er vanaf de jaren twintig getracht om ook in de steden zelf en in nieuwe stadswijken betere educatieve voorzieningen te treffen. Omdat aan dure voorzieningen buiten de stad allerlei nadelen kleefden, moest het openlucht-

W.A. Maas.

St. Nicolaasschool,

Utrecht, 1928



onderwijs een plaats in de stad krijgen. De openluchtschool voor gezonde kinderen is in dat opzicht toonaangevend voor de groeiende aandacht voor de openbare gezondheidszorg in de stad. De bouw van openluchtscholen maakte de stad leefbaarder door de natuur (fysische therapieën uit de reguliere- en natuurgeneeswijze) met de stad (stedelijk leven) te verzoenen.¹

Naar bos, zee of stad DE EERSTE OPENLUCHTSCHOLEN waren nog sterk anti-urbaan. Ze waren opgezet als buitenscholen in de bossen of aan zee, waar vooral zieke en zwakke kinderen uit de sloppenwijken van vervuilde industriesteden les kregen. Deze ligging was gebaseerd op het idee dat de lucht buiten de stad minder verontreinigd was dan in de stad. Industrieën langs de stadsrand, verkeer en bijvoorbeeld kolenkachels, vormden een grote luchtverontreinigende bron in de stad. Artsen waren van mening dat de vuile, met stofdeeltjes gevulde lucht de luchtwegen irriteerde en het zonlicht temperde. En dat terwijl het zonlicht door ultraviolette straling op de huid juist voor de benodigde aanmaak van vitamine D moest zorgen.

Behalve de slechte lucht in de grote steden werd ook de hectiek in de stad als probleemfactor aangewezen. Met de opkomst van de medische kinderzorg na 1900, was ook de aandacht voor de psychische gesteldheid van kinderen toegenomen. Kinderartsen beschouwden de stad als veroorzaker van nerveusheid bij kinderen, en als verklaring voor buikpijn, hoofdpijn, geïrriteerdheid en gebrek aan eetlust. Aan deze negatieve invloed kon worden ontsnapt door de louterende buitenlucht en de rust op te zoeken van het platteland en de kust. Gemeenten als Den Haag (Scheveningen, 1913), Dordrecht (Liesbos-Breda, 1918) en Leiden (Katwijk aan Zee, 1922) ontwikkelden met dit idee de eerste buitenscholen voor



J. J. Gort, Eerste Nederlandse Buitenschool, Scheveningen, 1913. Dagelijks reisden zwakke kinderen uit Den Haag met de tram naar de buitenschool in de Scheveningse duinen

zwakke kinderen in de natuur. De buitenschool was daarmee vooral een stedelijk initiatief.

De behandeling op deze buitenscholen was uit meerdere elementen opgebouwd. De 'openlucht-kuur' bestond naast een verblijf in de buitenlucht ook uit voeding, verbetering van lichaamshygiëne, gymnastiek en rust. Daarnaast kregen de kinderen zo veel mogelijk onderwijs in de normale vakken als aardrijkskunde, rekenen en taal. Vanwege het kuurprogramma beschikten de scholen in de regel over een lighal, eetzaal, en doucheruimtes. Vaak waren deze speciale voorzieningen ondergebracht in een centraal gebouw: een koloniehuis, zeehospitium of herstellingsoord voor tuberculoselidmers.

Al spoedig werden naast deze buitenscholen ook openluchtscholen in de stad of aan de stadsrand gepland. Hoewel de stad qua frisheid en gezondheid ver onderdeed voor de natuur, had de ligging in de stad ook voordelen. Voor de kinderen en hun ouders scheelde het aanzienlijk in reiskosten en reistijd. De reizen naar duinen, zee, platteland of bossen vormden immers een flinke belasting voor vooral zwakke kinderen. Ook was op deze scholen buiten de stad internaatverpleging al gauw onontkoombaar. En deze mocht dan wel effectief zijn vanuit het oogpunt van gezondheidszorg (langer verblijf in natuur), maar was vooral ook erg duur vanwege de uitgebreide voorzieningen. Een van de belangrijkste redenen was echter de preventieve werking: de aanwezigheid van veel openluchtscholen in de stad, waar grote groepen kinderen les konden krijgen, zou kunnen voorkomen dat kinderen later dure internaatverpleging nodig hadden. Op de stadse openluchtscholen voor regulier onderwijs ontbraken uiteraard wel voorzieningen als eetzaal, slaapzaal of badruimte. De architectuur van deze scholen kenmerkte zich door een aangepaste verlichting, verwarming en ventilatiesystemen van de leslokalen. Architecten bedachten talloze oplossingen om de 'frisse lucht' diep in het schoolgebouw door te laten dringen en om de kinderen zo veel mogelijk in de buitenlucht te laten verblijven. Bij deze scholen gold het contact van de huid van de leerling met de bewegende lucht (het 'skin-effect') als belangrijkste gezondmakende factor.

De Amsterdamse arts L. Heijermans was een van de felste

¹ Dit artikel is gebaseerd op: D. Broekhuizen, *Openluchtscholen in Nederland. Architectuur, gezondheidszorg en onderwijs 1905–2005*, Rotterdam 2005.

tegenstanders van buitenscholen en pleitte voor eenvoudige openluchtscholen in de stadswijken, zodat veel kinderen aan het openluchtonderwijs konden deelnemen. De Vondelparkschool voor zwakke kinderen in Amsterdam (1925) was hiervan een demonstratieve uiting. In 1928 stelde hij op het eerste Nederlandse congres over openluchtscholen: 'Er is een tijd geweest, dat men eenvoudig meende, dat het oprichten van z.g. openluchtscholen per sé moest plaats vinden in een boschrijke streek, en dat het anders niet deugde. Tegen deze meening heeft men met kracht stelling moeten nemen.'² Achtergrond van Heijermans' scherpe verweer was zijn voorliefde voor een 'culture physique' waarbij vanwege de preventieve werking aan 'harding' van kinderen de voorkeur werd gegeven boven een leven in muffe en oververhitte leslokalen. Hij vond dat in de stadsscholen zelf allerlei maatregelen genomen moesten worden ter sanering van slechte omstandigheden. Hij was een uitgesproken 'sociale bestrijder' van misstanden, waarbij algehele verhoging van het welvaartspeil belangrijker werd geacht dan toepassing van incidentele curatieve ingrepen. In zijn gezaghebbende publicatie *Gemeentelijke gezondheidszorg in Nederland* uit 1929 wees hij openluchtscholen een vanzelfsprekende plaats toe in het stadslichaam.

Park en stadsrand DE BOUW IN 1925 van de open houten leslokalen langs de rand van het Amsterdamse Vondelpark staat aan het begin van de opkomst van openluchtscholen in de stad. Opvallend is dat de planning van openluchtscholen voor gezonde kinderen in de meeste steden gelijk opging met het ontwerp van nieuwe uitbreidingswijken waarvan scholenbouw een vanzelfsprekend onderdeel uitmaakte. Een van de meest voor de hand liggende locaties in de stad, openluchtscholen in stadsparken, is in ons land nauwelijks benut. Scholen werden wel langs parkranden gebouwd, maar nauwelijks in parken. Het collectieve belang van de weldadige werking van stadsparken werd vrijwel in geen enkele Nederlandse gemeente opgeofferd aan de bouw van een openluchtschool.

² Vereniging voor openluchtscholen, *Congres Openluchtscholen. Verslag van het congres gehouden op 22 en 23 juni 1928 te Amsterdam*, Amsterdam 1928, p. 37.

³ Brief (afschrift) van de directeur van gemeentewerken aan B. en W. van Eindhoven, 3 oktober 1929, Streekarchief Eindhoven, Secretariearchief 1920-1933, inv. nr. 209.

Exemplarisch is in dat opzicht de onenigheid tussen Philips en het gemeentebestuur van Eindhoven. Philips was een van de verlichte ondernemers in Nederland die zich inzetten voor goede leefomstandigheden voor arbeiders in tuindorpen en tuinwijken en hij trachtte daarbij ook 'frisseluchtscholen' te bouwen. Waarschijnlijk had een directielid van Philips tijdens werkbezoeken in Amerika 'fresh-air schools' bezocht en was deze enthousiast geworden voor de mogelijkheden ervan. In Amerika dwong de verstedelijking en industrialisatie veel eerder en in veel grotere mate tot de bouw van openluchtscholen in de stad. De geplande 'frisseluchtscholen' in Eindhovense woonwijken bleven echter onuitgevoerd vanwege de hoge kosten en onenigheid tussen de opdrachtgever en de gemeente over een geschikte locatie. De dienst Gemeentewerken weigerde het wijkpark op te offeren aan het individuele belang van de school. Het advies van de directeur Gemeentewerken aan de Burgemeester en Wethouders maakte duidelijk hoeveel waarde de dienst hechtte aan het spaarzame stadsgroen: 'In een dergelijke wijk, waar meer dan 500 arbeiderswoningen gingen verrijzen, was naast de vol te bouwen eentonige straten en straatjes noodzakelijk de aanwezigheid van eenig plantsoen, waar de bewoner of wandelaar tusschen het groen even kan verpozen, kinderen vertrouwd raken met en opgevoed worden in de natuur, waar zij kunnen genieten van bloemen en planten, terwijl het tevens dienstdoet om de wijk een aangename aspect te geven en aan het stadsorganisme het luchtzuiverende onontbeerlijke apparaat toevoegt.'³ Pas in 1937 zou aan de stadsrand, in de Apeldoornsestraat, een door architect D. Roosenburg ontworpen openluchtschool worden gebouwd volgens vereenvoudigde opzet, waarbij de 'geurende bossen' in de omgeving de suggestie van buitenleven versterkten.⁴



Dienst Publieke Werken, Vondelparkschool, Amsterdam, 1925. Met deze experimentele school onderzocht de gemeente of een openluchtschool van eenvoudige houten constructie, in de stad bij een park, effectief kon functioneren

Overigens bleek het onderscheid tussen openlucht- en buitenscholen voor zwakke kinderen in de praktijk vaak misleidend. Zo kon het zeer onduidelijk zijn waar de stad ophield en het platteland begon. Vervuilende industrie bevond zich ook rond de uitvalswegen van de stad en in de weidegebieden. Bovendien schoof de stadsrand door de snelle bevolkingsgroei steeds op, waardoor een voormalige buitenschool binnen enkele tientallen jaren was omgeven door stadsbebouwing.

Angst voor besmetting EEN ANDERE, niet te onderschatten factor voor de locatiekeuze en de daarmee samenhangende vorm van openluchtschool was vrees voor besmetting. De bouw van de openluchtscholen voor zieke kinderen ondervond in dat opzicht meer problemen dan de bouw van preventieve openluchtscholen. Het openluchtonderwijs en de openluchtkuur stonden grotendeels in het teken van tuberculosebestrijding; tbc was in het interbellum volksvijand nummer één. Zwakke kinderen waren ontvankelijker voor deze gevreesde ziekte dan gezonde kinderen. Om besmettingskansen te verkleinen kwamen voorzieningen voor tuberculosebehandeling vaak buiten de stad, of net aan de stadsrand te liggen. Een badplaats als Katwijk aan Zee zag de aantrekkingskracht voor toeristen geschaad door de komst van het Rotterdams zeehospitium, waar kinderen met tuberculose werden verpleegd. Het gemeentebestuur heeft jarenlang geprobeerd de bouw tegen te houden en werd door het ministerie uiteindelijk gedwongen vestiging toe te staan. Het hospitaal verrees zo ver mogelijk van de badgasten vandaan, tegen de uiterste rand van de gemeentegrens.

Ook in Hilversum weigerde de gemeente medewerking aan de bouw van een openluchtschoolinternaat voor zieke kinderen. Voor een terrein naast de nazorgkolonie Zonnestraal tekenden architect J. Duiker en B. Bijvoet tussen 1926 en 1931 diverse ontwerpen, die onuitgevoerd zijn gebleven. Het complex, dat moest bestaan uit een internaatgedeelte met slaap-, eet- en badgelegenheid en een onderwijsgedeelte met overdekte leslokalen en lesplaatsen in de openlucht, was bestemd voor ongeveer 200 kinderen. Het

4 'Een nieuwe Philips lagere school in Het Schoot (Strijp)', *Eindhovensche en Meierijsche Courant*, 2 september 1937.

5 Notulen gemeenteraad Hilversum, Hilversum, Archief Gool en Vechtstreek, Archief gemeentebestuur 1851-1939, inv. nr. 3942.

grootste deel (tweederde) zou ruimte moeten bieden aan internaatbehandeling van Amsterdamse kinderen, de rest was voor dag- onderwijs aan kinderen uit Hilversum. Achtergronden van het verzet van de gemeente Hilversum tegen de bouw van een groot openluchtschoolinternaat lagen in de angst om ziekte binnen de gemeentegrens te halen en in de dreigende verlaging van het bevolkingspeil. Er zou een aantrekkende werking van kunnen uitgaan op 'tuberculosegezinnen'. Deze gezinnen zouden door een openluchtschoolinternaat kunnen worden aangemoedigd zich in Hilversum te vestigen, waardoor de gemeente, mede door Zonne- straat, de naam van een tuberculosedorp zou kunnen krijgen.⁵ En dit terwijl Hilversum door zijn ruime aanleg en tuinwijken juist een welgesteld en groen imago had. Terwijl een raadslid als Lopes

Dienst Gemeente-
werken, Zuidwal-
school, Den Haag,
1933. De openlucht-
klassen van de
Zuidwalschool in de
Haagse binnenstad
waren gesitueerd op
het dak. Daar zou de
stadslucht zuiverder
zijn – minder stof-
deeltjes bevatten –
dan in de lager ge-
legen klaslokalen

Een ander argument om geen medewerking te verlenen, vormde het hoge niveau van scholenbouw in de gemeente. W.M. Dudok realiseerde als gemeentearchitect een reeks lagere scholen waarmee hij onder architecten internationale roem verwierf. Raadsleden van Hilversum stelden dat een gemeente met een dergelijke reputatie op het gebied van scholenbouw geen openluchtschool voor zwakke kinderen nodig had. Dudok zelf bleek



evenmin warm te lopen voor openluchtscholenbouw. Vanaf het moment dat binnen de Hilversumse gemeenteraad serieuze stemmen opgingen om een openluchtschool te stichten (1919), hield Dudok zich afzijdig. Exemplarisch is de aanvaring die hij in 1919 had met de schoolarts over scholenbouw. In die discussie leek Dudok meer geïnteresseerd in goede scholen voor alle leerlingen dan in extreme gezondheidsscholen. Hoewel hij veel aandacht besteedde aan de hygiëne in schoollokalen, beschouwde hij scholen niet als gezondheidsmachines: 'een schoollokaal is nu eenmaal geen operatiezaal of inrichting voor lijders aan besmettelijke ziekten; geschiktheid voor het onderwijs en gezelligheid acht ik voor een leslokaal van veel meer belang, dan tot uiting brengen van een overdreven vrees voor bacteriën.'⁶

Dudok kreeg uiteindelijk in 1928 wel de opdracht om een (door afwezigheid van voorzieningen als lighal en slaapzaal goedkopere) openluchtschool voor gezonde kinderen te ontwerpen aan de Schuttersweg. Hiervoor diende hij gebruik te maken van het systeem met schuifwanden dat architect Maas had ontwikkeld voor de Utrechtse school. Het is opmerkelijk dat Dudok, met zo'n grote reputatie als architect van scholen, niet gevraagd werd zelf een nieuw concept te ontwikkelen voor een openluchtschool en werd gedwongen het bestaande systeem van Maas te hanteren. Vanwege te hoge bouwkosten werd ook dit ontwerp niet uitgevoerd.

Les op het dak OPVATTINGEN OVER de meest wenselijke vorm van het openluchtonderwijs liepen sterk uiteen, waardoor per gemeente grote verschillen qua ligging en samenhang ontstonden. Bovendien beschikte niet iedere gemeente over geschikte terreinen in of direct buiten de stad. Een gedifferentieerd stelsel aan openluchtscholen – met scholen voor zieke, zwakke en gezonde kinderen – was aan het eind van de jaren twintig wel een algemeen wensbeeld. In geen enkele stad of dorp zou tijdens het interbellum een dergelijk ideaal afgerond stelsel worden gerealiseerd. Beter kan worden gesproken van een lappendeken van initiatieven. De bouw van de openluchtscholen bleek afhankelijk van een amalgaam van stedelijke pressiegroepen, gemeentelijke overheden, krachtdadig optredende individuen en geografische omstandigheden.

⁶ Geciteerd in: Tj. Boersma en T. Verstegen, *Nederland naar school. Twee eeuwen bouwen voor een veranderend onderwijs*, Rotterdam 1996, p. 146.

Den Haag biedt een in stedenbouwkundig opzicht fascinerend voorbeeld van een streven om een fijnmazig stelsel aan openluchtschoolvoorzieningen op te richten, met voldoende opnamecapaciteit voor gezonde, zwakke en zieke kinderen, rationeel verdeeld over de stadswijken en goed gebruikmakend van de geografische omstandigheden. Omstreeks 1930 nam de gemeenteraad een advies over van een studiec commissie om openluchtvoorzieningen in een kring rondom de stad te realiseren. Volgens dit advies konden openluchtscholen voor zwakke en zieke kinderen met een beperkte internaatmogelijkheid in tijdelijke houten gebouwen in de duinen worden gerealiseerd. De houten gebouwen waren verplaatsbaar indien de stadsrand als gevolg van bevolkingstoename opschoof. In leegstaande gebouwen aan de rand van stad zouden zwakke kinderen uit de stadsbuurten onderwijs kunnen volgen. Ook een rand met kleutervoorzieningen moest worden gerealiseerd.

Enkele jaren later werd alweer getornd aan dit concept, zonder dat het goed en wel tot stand was gekomen. In 1933 liet een particuliere vereniging in samenwerking met het Haagse gemeentebestuur de houten gebouwen van de 'Eerste Nederlandse Buitenschool in Den Haag' vervangen door een nieuw permanent stenen schoolgebouw op de bestaande locatie. De vereniging 'Naar het Strand' (kleuterzorg) verving de houten paviljoens bij het Scheveningse strandbad en in het park Zorgvliet voor een permanent stenen gebouw in de duinen. En in datzelfde jaar maakte G.A. van Poelje (net benoemd tot directeur-generaal van de afdeling onderwijs van het ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen) zich sterk voor de bouw van een experimentele openluchtschool voor gezonde kinderen in Den Haag. Hij greep uiteindelijk de geplande Zuidwalschool in de Haagse binnenstad aan om zo'n school te realiseren. Er was slechts een eenvoudige verandering van het ontwerp voor nodig: door op het dak van de school vier openluchtklassen in te richten, konden de leerlingen onderwijs in de buitenlucht volgen.

Volgens Van Poelje bood een openluchtklas op het dak voordelen boven openluchtonderwijs op het schoolplein of in leslokalen met open ramen op een van de lager gelegen verdiepingen. Hij stelde dat op deze grote hoogte de lucht schoner en zuiverder was dan dicht bij de grond, omdat daar door het stadsverkeer meer stofdeeltjes in de lucht dwarrelden die ongezond waren om in te

ademen. In zijn advies (1931) aan de gemeenteraad schreef Van Poelje dat 'vooral in de binnenstad de zuiverheid van de lucht op een hoogte van 10 à 12 meter belangrijk groter is dan op den begane grond'.⁷ Hoewel de school eind 1933 werd geopend, zou het nog enkele jaren duren voordat het openluchtschoolgedeelte volledig in gebruik werd genomen. Op deze hoogte bemoeilijkten valwinden het onderwijs omdat papier wegwaaide. Pas nadat de Zuidwalschool de open zijwand van de dakklassen met glas had dichtgezet en speciale kleding had aangeschaft, bleek het zitten in de buitenlucht acceptabel. En capes, kameelharen pantoffels, polsmoffen en zonnehoeven bleken essentieel voor de comfortbeleving van het openluchtonderwijs.

Gezonde kinderen in stadswijken IN AMSTERDAM ontstond in de jaren twintig en dertig in nationaal opzicht een van de meest gedifferentieerde stelsels aan openluchtscholen. De hoofdstad richtte zich niet op een kring van scholen langs de stadsrand, zoals Den Haag, maar concentreerde zich op voorzieningen *in* de wijken. De aandacht ging vooral uit naar scholen bij wijkparken en buurtpleinen, maar locaties tussen woonbebouwing of op binnenterreinen van woonblokken bleven evenmin onbenut. Zo werden bij het Vondelpark (1925) en Oosterpark (1931) openluchtscholen voor zwakke kinderen gebouwd. Openluchtscholen voor gezonde kinderen waren onderdeel van woonstraten en -buurten zoals de Bugenhagenschool (1934) en de openbare Spartaschool (1933). De Clioschool (1931) stond afgezonderd van het straatgewoel op het binnenterrein van een bouwblok.

Vanaf het moment dat het geloof in de helende werking van de openluchtkuur groeide, opperden betrokkenen de mogelijkheid om hiermee het rendement van het onderwijssysteem te verhogen. Op openluchtscholen leerden kinderen meer. Diverse artsen en onderwijzers uitten hun bedenkingen ten aanzien van de gesloten schoollokalen. Illustratief zijn de uitspraken van de Maastrichtse leraar P. Mesker in *Het Kind* (1910): 'Worden de ontzaglijke sommen aan 't Lager Onderwijs wel nuttig besteed, wanneer men ervaren heeft, dat in de openluchtscholen, de leerlingen volgens een betere methode met gunstiger uitslag onderwezen worden,

⁷ G. A. van Poelje, Nota no. 16, 17 oktober 1931, Gemeentearchief Den Haag, Archief Gemeentebestuur, 1851-1936, inv. nr. 2660.

terwijl tevens op zulk een uitstekende wijze rekening gehouden wordt met hun gezondheid? [...] De kinderen, die in de gewone school lusteloos en onverschillig bleken, of gebrek aan concentratie der opmerkzaamheid toonden, werden belangstellend en opgewekt. Twistzieke leerlingen werden vriendelijk en hulpvaardig.⁸

De Amsterdamse artsen N.I. Heijbroek, B.H. Sajet en J.J. van Loghem zetten zich sterk in voor de verbetering van gewone scholen voor gezonde kinderen. De Clioschool, in 1930 in opdracht van de Vereniging voor Openluchtscholen voor het Gezonde Kind gebouwd naar ontwerp van Duiker en Bijvoet, diende als belangrijk voorbeeld en propagandamiddel. Dergelijke openluchtscholen zouden de normale, door de Vereniging 'dichte' en 'gesloten' scholen genoemd, dienen te vervangen. Voor openluchteducatie beschikte de Clioschool over leslokalen met wanden geheel van glas, balkons en twee dakklassen. De Clioschool had tot doel de gezondheid van normale kinderen te bevorderen en hun leerprestaties te vergroten. Om te worden toegelaten, moesten kinderen een gezondheidsverklaring van de huisarts tonen. Zonlicht, buitenlucht en gymnastiek werden ingezet om het lichaam van de kinderen te stimuleren, te trainen en te harden. Geharde en gezonde kinderen waren sterker, hadden meer levenskracht, waren minder vatbaar voor infectieziekten, verzuimden minder lessen, konden zich beter concentreren en behaalden daardoor betere leerprestaties. De laatste pagina van het prospectus (1930) vatte de voordelen van de schoolinrichting samen als 'geestelijke frisheid en grooter leervermogen'.⁹

Deze openluchtschool voor gezonde kinderen moest voor een kentering in de scholenbouw zorgen. Behalve Heijbroek, die in het bestuur van de school zat, heeft ook Duiker zelf propaganda gevoerd om de eigenschappen van de Clioschool voor het voetlicht te brengen. Hij presenteerde de school vanwege de aandacht voor onderwijs en beweging in de buitenlucht en de vele vensterstroken en de betonconstructie en het revolutionaire verwarmingssysteem als uiting van een nieuwe cultuur, een hygiënische cultuur. In 1932 stelde hij in een architectuurtijdschrift: 'Het is een

⁸ P. Mesker, *Het Kind. Veertiendaagsch blad voor ouders en opvoeders*, 26 februari 1910, p. 34, 37.

⁹ *Prospectus van de Eerste Openluchtschool voor het Gezonde Kind*, Amsterdam 1930, Particulier Archief Clioschool, Amsterdam.

sterke hygiënische kracht, die ons leven beïnvloedt en die tot een stijl: een hygiënische stijl zal uitgroeien!’¹⁰

Welvaartsgroei DE CLIOSCHOOL noch de school van Maas vond massale navolging. Relatief hogere bouwkosten dan gewone ‘dichte’ scholen waren onder andere het probleem. In de geschatte behoefte aan openluchtscholen (5-10 % van de schoolgaande kinderen) werd ook bij lange na niet voorzien. Artsen en onderwijsdeskundigen bekritiseerden op het openluchtschoolcongres in 1928 de overheid, die vooral economische afwegingen maakte bij de bouw van openluchtscholen en aan de bouw van ‘dichte’ scholen de voorkeur bleef geven. In de jaren twintig en dertig verreezen enkele buitenscholen, onder meer in Zwolle, Dordrecht, Leiden, Arnhem, Haarlem, Groningen en Leeuwarden. Deze waren vooral voor de zieke en zwakke kinderen bedoeld. Een Utrechtse studiegroep stelde in 1930 in een advies aan het gemeentebestuur: ‘Intussen zal, hoe goed en ruim en frisch de stadsscholen ook zijn ingericht, voor de zeer zwakken een buitenschool toch altijd een behoefte blijven en als een deugdelijk bestrijdingsmiddel tegen tuberculose moeten worden beschouwd. Ten aanzien van de vraag, waar deze zou moeten worden gevestigd, is de Commissie het er over eens, dat vestiging bij voorkeur moet geschieden buiten de stad, omdat de stadslucht overal min of meer onzuiver is.’¹¹

Tussen 1932 en 1934 stopten voorlopig de initiatieven tot bouw van scholen als gevolg van de economische crisis; mede hierdoor kwam het openluchtonderwijs nog niet binnen het bereik van grote groepen kinderen. Dit zou pas na 1950 realiteit worden. De openluchtschool voor gezonde kinderen volgde de welvaartsstijging en ook in grote steden waar grond relatief duur was, werden nieuwe scholen op ruime terreinen met buitenlesplaatsen neergezet.¹² Bekend zijn onder andere de gangloze scholen naar ontwerp van J. Leupen in Amsterdam en de scholen van J.H.M. Wilhelm in Groningen.

10 J. Duiker, ‘Een gezonde school voor het gezonde kind’, *de 8 en Opbouw*, 9 (1932), p. 92.

11 Commissie van advies over openluchtscholen, Eindadvies 1930, Gemeentearchief Utrecht, Archief gemeentebestuur van Utrecht 1910-1969, inv. nr. 5548, p. 7.

12 B. H. Sajet, *Openluchtscholen in Nederland*, Purmerend 1962, pp. 116-118.

De groei van het onderwijs in de jaren vijftig en zestig hield verband met de transformatie naar een hoogontwikkelde, moderne samenleving die behoefte had aan goedgeschoolde werknemers. Scholen voor de vele stadskinderen mét buitenlesplaatsen en leslokalen met omspoeld licht en ruime ventilatie boden de beste mogelijkheden om in die behoefte te voorzien. Daarmee waren de zegeningen van openluchtscholen voor grote groepen kinderen bereikbaar en volwaardig onderdeel geworden van de ruimtelijke ontwikkeling van steden en dorpen.

N

De vermakelijke stad**De opkomst van het grand café
in Den Haag in de jaren 1880**

OP 10 MEI 1881 opende in de gloednieuwe winkelgalerij aan de Lange Poten het eerste Haagse 'grand café'. Het plan van de gemeente en later de bouwspeculant W. Doon om haaks op de monumentale galerij een overdekte winkelpassage te bouwen die zou uitkomen op het Plein of het Binnenhof, was om diverse redenen jammerlijk mislukt. Maar het luxe en voor Haagse begrippen ongekend grote café dat aan het einde van de doodlopende passage werd ingericht en op verschillende verdiepingen honderden bezoekers tegelijk kon ontvangen, maakte veel goed. De ruime eet- en conversatiezalen die 'naar Brusselsche smaak' waren gemeubileerd, maar ook de biljartzaal met zes Brusselse biljarttafels en de leeszaal vol comfortabele canapés en een keur aan internationale kranten werden door het *Dagblad van Zuid-Holland en 's-Gravenhage* in jubeltonen ontvangen. Dat gold eveneens voor het overdekte caféterras, dat een innovatieve combinatie vormde van de open caféterrassen en de overdekte wintertuinen waarmee diverse Haagse koffiehuisen zich sinds begin jaren 1870 hadden gemoderniseerd. Op het met planten en bloemen versierde terras vond het winkelende en flanerende publiek een aantrekkelijke oase van rust en ontspanning. Hier hoefde men niet te vrezen voor een regenbui of te veel zonlicht, maar men werd er ook niet gehinderd door de hitte van gaslicht of door de rookwalmen die in gewone wintertuinen zo storend konden zijn. Op het terras kon men zich terugtrekken uit het drukke stadsgewoel, maar wel in de zekerheid dat men zich intussen kon amuseren met het bekijken van passerende wandelaars en rijtuigen in de Lange Poten. Volgens het *Dagblad* was het nieuwe café 'een sieraad der residentie en een welkome rustplaats', die de honderden bezoekers 'uitnemend' voldeed.¹

Het Haagse Grand Café du Passage vormde een voorlopig hoogtepunt van een trend die anderhalf jaar eerder in Rotterdam in een stroomversnelling was gekomen. In oktober 1879 was hier in de nieuwe winkelpassage tussen de Korte Hoogstraat en het Coolvest een nieuw koffiehuis geopend dat als het eerste moderne

¹ *Dagblad van Zuid-Holland en 's-Gravenhage* [DZHG], 10 mei 1881.

Hotel-café-restaurant Central luxueus ingericht etablissement dat met zijn fraaie houten betimmering, grote spiegelwanden, beschilderd plafond en sierlijke (voorheen Grand timmering, grote spiegelwanden, beschilderd plafond en sierlijke Café du Passage). zware gaskronen, zo schreef het *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 'niet ca. 1910



behoeft onder te doen voor de groote, in de laatste tijd opgerichte cafés in het buitenland'.² In de zomer van 1880 volgde in Amsterdam de heropening van het café-restaurant Krasnapolsky, dat onder leiding van de architect G.B. Salm was voorzien van een nieuwe gevel, een grote biljartzaal met maar liefst 24 biljarttafels en een grootse wintertuin die met zijn indrukwekkende glazen overkapping, sierlijke gietijzeren kolommen, tropische wandschilderingen en kolossale waaierpalmes tot aller verbeelding sprak. Kort daarop volgde de bouw of ingrijpende verbouwing van vergelijkbare etablissementen zoals Café des Milles Colonnes op het Rembrandtplein en Hotel Américain (met grand café) op het Leidseplein.³

De opmars van het grand café maakte deel uit van een fascinerende bouwgolf die Amsterdam, Rotterdam en Den Haag rond 1880 in hoog tempo leek te transformeren in moderne steden van vertier. In enkele jaren tijd verrezen hier niet alleen opvallend veel nieuwe hotels, restaurants en cafés, maar ook een keur aan nieuwe monumentale winkelpanden, twee halfopen winkelgalerijen, drie overdekte winkelpassages en andere voor Nederland geheel nieuwe bouwtypen, zoals vier panoramagebouwen, een 'panopticum' (wassenbeeldenmuseum), een overdekt zwembad en grote tijdelijke gebouwen voor de Amsterdamse wereldtentoonstelling van 1883. Met hun imposante, uitbundig geomamenteerde gevels in een bonte mix van neostijlen (die volgens vooraanstaande architecten dikwijls alle regels van waarheid en karakter tartten) drukten deze bouwwerken een belangrijk stempel op het moderne aanzien van de grote stad en voedden ze de hoopvolle verwachting dat door de oprukkende cityvorming weldra ook de stedenbouwkundige structuur van de grote steden ingrijpend op de schop zou worden genomen. Maar dat was niet het enige. Met gretig aanhouderskapitaal gefinancierd, droegen deze moderne vermaaksinstellingen ook belangrijk bij aan de veranderende sociale verhoudingen in de grote stad. In de eerste plaats gaven ze uitdrukking aan een snel toenemende burgerlijke monopolisering van het stadscentrum, waarbij de lagere standen qua wonen, werken en vrijetijdsbesteding steeds meer uit het centrum werden gema-

² *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 15 september 1879.

³ Willem Bruls en Dorothée van Hooff, *Grand Hotels van de Benelux*, Amsterdam 1991, p. 46.

noeuvreerd. Maar tegelijkertijd creëerden ze nieuwe plaatsen van vertier, die de sociale afstand tussen de hogere en middenstanden letterlijk verkleinden en waar vrouwen uit de hogere en middenstanden hun ruimtelijke bewegingsvrijheid ten opzichte van mannen aanmerkelijk konden vergroten. Vanuit het streven naar winstmaximalisatie en de vorming van een zo groot mogelijk 'fatsoenlijk' publiek waren deze processen van ruimtelijke democratisering én uitsluiting deels door de investeerders geïntendeerd. Maar zoals de Haagse grands cafés illustreren, was deze sociale transformatie van de openbare ruimte ook het resultaat van de manier waarop inwoners van de grote steden zich de nieuwe plaatsen van vertier zelfbewust toe-eigenden.⁴

Fatsoenlijke localiteiten IN 1881 JUICHTEN VEEL KRANTEN en hun lezers de opmars van het grand café geestdriftig toe. Kort na de opening van het Haagse Grand Café du Passage zag het er niettemin serieus naar uit dat de verbreiding van het nieuwe fenomeen abrupt tot stilstand zou worden gebracht. Van 10 tot 24 mei 1881 besprak de Tweede Kamer het ontwerp van een nieuwe Drankwet die het gebruik van sterke drank onder de lagere standen zou moeten beteugelen, met name door de invoering van een maximum aantal verkooppunten per stad, afhankelijk van het inwonertal. In de grote steden werd het vastgestelde quotum ruimschoots (in Den Haag maar liefst vijf-

⁴ Zie voor de context van deze bijdrage: Jen Hein Furnée, 'Beschaafd vertier. Standen, sekse en de ruimtelijke ontwikkeling van Den Haag, 1850-1890', *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis*, 27 (2001), pp. 1-32. De betekenis van de Haagse grands cafés in de ontwikkeling van lokale sekseverhoudingen is reeds aangestipt in: idem, "'Winkelen, zoo als dat in de residentie heet'. Consumptiecultuur en stedelijke ruimte in Den Haag, 1850-1890', in: B. Henkes e.a. (red.), *Sekse en de city. Vrouwen en de stad in de lange negentiende eeuw. Jaarboek voor Vrouwengeschiedenis*, Amsterdam 2002, pp. 28-56, 48-49. Over de opkomst van de grands cafés in Nederland is nog weinig bekend. Zie o.a. J. H. Janssen, *De eeuwige kroeg. Hoofdstukken uit de geschiedenis van het openbaar lokaal*, Meppel 1976, pp. 298-302; T. K. van Looijen, *Herbergen en koffiehuisen van Amsterdam. Een bloemlezing uit de geschiedenis*, Amsterdam 1977; Th. Wijsenbeek, 'Grands cafés en volkskoffiehuisen. Koffiehuisen in een veranderende samenleving in de negentiende en twintigste eeuw', in: P. Reinders en Th. Wijsenbeek (red.), *Koffie in Nederland. Vier eeuwen cultuurgeschiedenis*, Zutphen/Delft 1994, pp. 127-148, 135-138.

maal) overschreden, zodat hier voor jaren geen nieuwe vergunning zou kunnen worden uitgegeven, dus ook niet aan nieuwe grands cafés. Vrezend dat de ontwerp-Drankwet ook hun eigen stedelijk vertier aan banden zou leggen, kwamen enkele kamerleden dadelijk in het geweer. Zo beschreef bijvoorbeeld kamerlid Van Genep de moderne grands cafés Krasnapolsky en Café du Passage in Rotterdam als 'inrigtingen, die geheel beantwoorden aan de toenemende behoeften van ons sociaal verkeer'. Het kon toch niet de bedoeling van de wetgever zijn, zo betoogde hij, om een halt toe te roepen aan deze zo gunstige ontwikkeling 'die ten naauwste met ons toenemend maatschappelijk verkeer en onze toenemende sociabele neigingen is zamengeweven'?⁵ Diverse sprekers vielen hem vurig bij. Zo niet het antirevolutionaire kamerlid baron Aeneas Mackay. In een fel pleidooi tegen de opmars van het grand café betoogde hij 'dat vooral in de laatste jaren door het toenemen van het aantal groote koffiehuisen en vooral door de sierlijke inrigting daarvan, het drankgebruik onder den middenstand is vermeerderd. Zoodra het niet langer onfatsoenlijk geacht werd koffiehuisen te bezoeken, is de middenstand er meer dan ooit heengegaan en drinkt aldaar veel meer dan vroeger.'⁶

Het is niet helemaal duidelijk welke sociale groepen Mackay hier met de term 'middenstand' voor ogen had. Hij kon in elk geval niet doelen op de brede middenstanden in het algemeen, want het vaste publiek van koffiehuisen bestond juist vanouds overwegend uit ambtenaren, kunstenaars, ambachtsbazen, winkeliers en vergelijkbare middenstanders die zich hier van de gangbare bezoekers van kroegen en tapperijen onderscheidden. Vanuit zijn antirevolutionaire achtergrond dacht hij wellicht aan een specifieke groep middenstanders die uit religieuze overtuigingen terughoudend stond tegenover frequent koffiehuisbezoek, maar door de grands cafés sinds kort toch tot toenemende uithuizigheid werd verleid. Of doelde hij vooral op niet-adellijke politici, ambtenaren, advocaten en andere deftige burgers die zichzelf als leden van deftige herensociëteiten wel met de hogere standen identificeerden, maar die vanuit Mackays perspectief als aanzienlijke baron toch tot de middengroepen behoorden? Velen van hen hadden de burgerlijke koffiehuisen lange tijd als beneden hun stand beschouwd, maar

⁵ *Handelingen van de Tweede Kamer der Staten-Generaal*, 16 mei 1881.

⁶ *Idem*, 24 mei 1881.

volgens diverse tijdgenoten brachten de grands cafés daar sinds kort verandering in, getuige ook de opmerking van het kamerlid Van Gennep dat deze juist bij uitstek beantwoordden aan de toenemende behoeften van 'ons' sociale verkeer.⁷ Om die reden kreeg Mackay dan ook niet zijn zin en nam de Kamer een amendement aan waardoor het gemeentebestuur de vrijheid kreeg om voor grands cafés de wettelijke quota te omzeilen. 'De groote localiteiten, laat ons zeggen de fatsoenlijke, want het schijnt dat op dit oogenblik naar de groote van de localiteit de omvang van het fatsoen wordt gerekend', zoals Schaepman het fijntjes uitdrukte, ontsnapten daardoor ternaauwer nood de dans.⁸

Rang en stand IN 1884 SCHREEF het geïllustreerde tijdschrift *Eigen Haard* dat het kolossale Krasnapolsky, dat inmiddels opnieuw was verbouwd en was uitgebreid met een hotel, de oude standsverschillen in Amsterdam belangrijk had afgezwakt. Deftige magistraten en hoofden van aanzienlijke handelshuizen die nog geen tien jaar geleden voor geen goud een publiek koffiehuis bezochten, gingen nu zonder schroom naar 'Kras'. En dat niet alleen. Het tijdschrift stelde met verbazing vast dat zij daar gewoonweg plaatsnamen naast kleine burgers, 'zonder enig vertoon van hun hoge positie'. De ruimtelijke structuur van het grand café leek de toenadering tussen de standen welhaast af te dwingen: 'Het ordinair begrip van rang en stand is hier per se uitgesloten. [...] Dit element van verdeeldheid [is] door den drang der omstandigheden [...] uit onze maatschappij voor een goed deel verdwenen.'⁹

In het standsbewuste Den Haag was men in 1881 nog niet zover. Afgaand op de feestelijke opening probeerde het Grand Café du Passage een zo breed mogelijk 'fatsoenlijk' publiek op de been te brengen. De opening werd aangekondigd als een groot evenement, maar was wel uitsluitend toegankelijk voor burgers die zich

7 Vgl. Jan Hein Furnée, 'In good company. Class, gender and politics in The Hague's gentlemen's clubs, 1750–1900', in: R. J. Morris, G. Morton en B. de Vries (red.), *Civil society and associations in the nineteenth century urban place* (Historical Urban Studies), Aldershot 2005, pp. 121–122.

8 *Handelingen van de Tweede Kamer der Staten Generaal*, 18 mei 1881 (zie ook 24 mei).

9 'Bij Kras. Een causerie', *Eigen Haard*, (1884), pp. 405–409 en 417–421, 420.

de entreprijs van 49 cent konden permitteren. Militairen beneden de rang van onderofficier werd zelfs expliciet de toegang ontzegd.¹⁰ Eind december 1881 constateerde Johan Gram dat het grand café met zijn driewekelijkse 'grands concerts' en andere muzikale attracties zijn doel had bereikt. In dit vrolijke, maar fatsoenlijke etablissement werden Haagse burgers steeds meer door de verleidingen van het moderne uitgaansleven meegesleept: 'Zo worden ook wij Hagenaars meer en meer uithuizig. [...] Het Grand Café du Passage in de Pooten blaast het hardst en luidruchtigst, zoodat al de burens en de geheele straat mede genieten van de walsen en potpourri's die er het publiek in vroolijke luim trachten te houden. Des zondags is de toeloop er zoo groot dat men om 8 uur een ontzaggelijke menigte er heen ziet stroomen.'¹¹

Het Grand Café du Passage zette met zijn vrolijke attracties een toon die sommige deftige bezoekers juist leek af te schrikken. Het nieuwe Grand Café Maassen in de Wagenstraat pakte het anders aan. Dit café beschikte sinds het najaar van 1881 over een zomer- en een wintertuin 'genre Krasnapolsky', die weliswaar niet zo kolossaal was als zijn Amsterdamse voorbeeld, maar volgens Johan Gram wel 'schilderachtiger en fantastischer' kon worden genoemd. Met zijn 'grands soirées' scheen het café een ander publiek te lokken dan zich gewoonlijk in de Poten vertoonde: 'Hier beweegt zich een deftiger publiek, en ofschoon de prijzen der verteringen in beide inrichtingen dezelfde zijn, heeft van den aanvang af de wintertuin een fijner publiek gelokt dan het Café du Passage. Zelfs de Witte gevoelt er des avonds de gevolgen van en ziet haar zalen er minder om bezocht.'¹²

In Café Maassen nam de aanwezigheid van deftige burgers in het publieke koffiehuisleven voor het eerst zulke vormen aan dat openlijk werd gesproken van concurrentie ten opzichte van de besloten herensociëteiten. Maar de deftige bezoekers bleven zich duidelijk van het meer burgerlijke uitgaanspubliek onderscheiden. Zoals Gram expliciet benadrukte, lag hier geen prijsmechanisme aan ten grondslag. Het was een kwestie van smaak. De fantastische wintertuin met zijn goedverzorgde soirées maakte het uitgaansgenot in Maassen 'fijner' dan de potpourri's die men in de

¹⁰ DZHG, 9 mei 1881.

¹¹ 'Haagsche kroniek', *Algemeen Handelsblad* [AH], 8 december 1881.

¹² Ibidem.

passage kreeg opgediend. Vanaf 1882 droegen de nieuwe Chinese concertzaal en de concerten van de Berlijnse Neskekapel hieraan een steentje bij, evenals wellicht de introductie van de bitterbal – een toen nog ongekende nouveauté.¹³

De Haagse grands cafés onderscheidden zich begin jaren 1880 ook in een ander opzicht van vergelijkbare etablissementen in Amsterdam en Rotterdam. In de hoofdstad werd al in 1875 opgemerkt dat mannen steeds vaker hun echtgenoten in publieke koffiehuisen introduceerden: 't Is echter nog zoo lang niet in zwang en een der gevolgen van de emancipatie der vrouw.'¹⁴ Volgens *Eigen Haard* was Krasnapolsky in 1884 zelfs zodanig op het bezoek van fatsoenlijke vrouwen ingericht dat zelfs hoogbejaarde dames er niet langer voor terugdeinsden om zich hier te komen ontspannen: 'Niets wat ook maar zweemt naar de plaatsen der ongebondenheid, waarvan haar verbeelding haar zoo vaak de akeeligste tafereelen heeft opgehangen. [...] [Zij merkt] bij vele vrouwen, die evenals zij zich binnen deze wanden gewaagd hebben, welhaast dezelfde gerustheid en kalmte.'¹⁵ In het Rotterdamse Grand Café du Passage schenen vrouwen uit de hogere en middenstanden zelf het voortouw te hebben genomen om hun ruimtelijke bewegingsvrijheid in de publieke ruimte te vergroten. Kort voor de opening wees de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* met enige verwondering op de 'tafeltjes met dames, die de aanstaande pleisterplaats der heeren inwijdde'. Maar de winkelende vrouwen lieten zich door zo'n weinig subtiële hint niet uit het veld slaan. Enkele maanden later schreef *Eigen Haard* dat het koffiehuis 'tot nog toe alle eer van een bezoek, zelfs door de Rotterdamsche dames, wordt waardig gekeurd'.¹⁶

In de hofstad ging dit allemaal niet zo snel. Zowel in Grand

13 L. de Haas, 'Van Haagsche koffiehuisen (eenige historische gegevens)', *Die Haghe*, (1906), pp. 377–463, 440.

14 *Amsterdam en de Amsterdammers door een Amsterdammer*, Amsterdam 1875, p. 17. Zie voor de ideologische achtergronden van de ruimtelijke bewegingsbeperkingen voor 'fatsoenlijke' vrouwen: Furnée, 'Winkeien, zoo als dat in de residentie heet', pp. 30–33.

15 'Bij Kras', p. 418.

16 *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 13 oktober 1879. Erasmianus, 'De Rotterdamsche passage', *Eigen Haard*, 5 (1879), pp. 477–480, p. 480.

17 'Haagsche kroniek', *AH*, 8 december 1881.

Café du Passage als in Maassen waren fatsoenlijke dames op de muziekavonden van harte welkom om de sfeer en de omzet te verhogen. In het eerste café in de Poten trof Gram tot zijn verbazing 'zelfs moeders met zuigelingen' aan.¹⁷ Omdat het bezoek van vrouwen in de overige koffiehuisen alleen gebruikelijk was tijdens de kermis, Sinterklaasavond en bij incidentele muziekuitoeringen, was dit regelmatige bezoek van vrouwen alleen al een belangrijke ontwikkeling. Maar overdag bleven beide grands cafés net als de overige koffiehuisen een exclusief mannendomein.

EIND MEI 1885 kwam daar verandering in. In de fonkelnieuwe, monumentale winkelpassage tussen het Buitenhof en de Spuistraat werd toen een nieuw grand café geopend, in de driehoekige ruimte tussen het Buitenhof en de overdekte winkelstraat. De exploitant van het café, een zekere F. Stein uit Frankfurt am Main, had het bestuur van de passage ervan overtuigd dat het na de in Parijse en Brusselse trant ingerichte grands cafés, tijd was geworden voor een eersterangskoffiehuis naar Weens model. Het nieuwe 'Wiener café' overtrof alles wat de Hagenaars tot dan toe gewend

Wiener mélange

De winkelgalerij
aan de Lange Poten,
gezien van het Spui,
ca. 1890



waren. De luxe parketvloer, de houten lambriseringen, de kostbare spiegels, draperieën en andere wandversieringen, maar ook de gestuukte plafonds met hun smaakvolle gasballons maakten grote indruk: 'De residentie bezat tot heden zulk een wel ingericht koffiehuis niet.' De nette stoeltjes met medaillons, de divans, de voetenbankjes, de originele Weense Thonet-stoelen, de met marmer bedekte tafels en overal het kostbare en blinkende servies: het Wiener Café was comfortabel, gezellig en smaakvol ingericht. Natuurlijk was er een uitgebreide leestafel en ontbrak het evenmin aan een speciale biljartzaal op de eerste verdieping, met biljarttafels uit Mainz. Op het Buitenhof, half onder en voor de arcadenrij vond men ook een aangenaam zomerterras.¹⁸

Bij alle visuele genietingen werd de inwendige mens allerm minst vergeten. Het Wiener Café was zowel een koffiehuis, een restaurant als een Konditorei, en verschaftte een overvloedige keus van voortreffelijke spijszen en dranken. Meer dan ooit werd het aanbod door de mode gedictieerd en werd de afwisseling van nieuwig heden ingezet om klanten te werven. De zogenaamde Wiener melange stond binnen de kortste keren bekend als 'eene «haute nouveauté» die de heele wereld buitengewoon lekker vindt'. Het vormde een attractie op zich, net als het Weense gebak, de warme chocolade en het verse ijs. Vanaf 1,50 gulden kon men in het Wiener Café à la carte dineren, maar men kon tussen twaalf en drie uur voor 40 of 50 cent ook een 'plat du jour' bestellen. De dagmaaltijden werden bijna elke dag via dagbladadvertenties bekendgemaakt. Zij schotelden het Haagse publiek tal van bijna exotische nieuwig heden voor, zoals Hongaarse gulasch, Wiener schnitzel, Wiener rostbraten, 'Schwabisches mit Nockerlin' en andere Centraal-Europese specialiteiten.¹⁹ De bediening was voortreffelijk. Het etablissement was zelfs zo ingericht dat de kelners, waar zij zich ook maar bevonden, steeds onder het rechtstreeks toezicht stonden van hun chef. De aansluiting op het nieuwe telefoonnet – met telefoonnummer 29 – maakte het grand café intussen een toppunt van moderniteit.²⁰

18 Idem, 19 mei en 25 juni 1885. *DZHG*, 22 mei 1885. Haags Gemeentearchief [HGA], Archief Passagemaatschappij [PM], inv. nr. 54, Inventaris november 1885.

19 Zie o. a. *DZHG*, 10/11 en 25/26 mei, 20, 21/22, 23 juni 1885.

20 *DZHG*, 5 mei 1885. 'De Passage te 's-Gravenhage', p. 75.

Het Wiener Café bracht in het Haagse koffiehuisleven dezelfde omwenteling in standsverhoudingen teweege als zich eerder in het Amsterdamse Krasnapolsky had voorgedaan. Enkele dagen na de opening konden Hagenaars tot hun verrassing aanschouwen (en kort daarop in de krant lezen!) hoe minister J. Heemskerk, naar recent gebruik aangeduid als de 'premier' van het kabinet, goeddelijk het grand café bezocht en hier in de woorden van Gram 'op zijn gemak' een kop melange gebruikte.²¹ Dat maakte indruk. Aanzienlijke en deftige Hagenaars die nog twijfelden over de status van de nieuwe koffiehuisen, wisten nu zeker dat het bezoek aan dit grand café in elk geval niet in strijd was met het fatsoen. Zij stroomden massaal toe om het café te bewonderen, de biljarttafels in te wijden en de laatste nouveautés te proeven. Maar zij niet alleen. Ook het meer burgerlijke publiek van het Grand Café du Passage maakte gretig zijn opwachting en eigende zich het nieuwe café zelfverzekerd toe. En anders dan men in Den Haag gewend was, ging dat verbazingwekkend goed samen. 'De Haagse wereld', zo stelde Gram een week na de opening verwonderd vast, 'vindt daar een melange van standen welke in de stijve, deftige ooievaarsstad reeds een wonder mag heeten'.²² Er was, vervolgde hij enkele weken later, 'iets niet-Haags, iets kosmopolitisch' in dat Wiener Café dat hem zeer welkom was. Het leek wel of de ruimtelijke schaal en de internationale allure van het nieuwe etablissement de Haagse standensamenleving eindelijk van haar kleinstedse karakter kon en zou bevrijden. Toch ging dat nog niet in alle opzichten van harte. Zelfs Gram kon het niet laten om even op te merken dat de goede manieren van het 'zeer gemengd publiek' nog wel wat te wensen overlieten.²³

Ook ten aanzien van de Haagse sekseverhoudingen werden in het Wiener Café belangrijke grenzen verlegd. Een paar maanden voor de opening van de passage had een van de bestuursleden van de 's-Gravenhaagsche Passagemaaatschappij n.v. nog voorgesteld om de ramen tussen het koffiehuis en de overdekte winkelstraat door middel van een etspatroon ondoorzichtig te maken, omdat hij vreesde dat 'het zitten der bezoekers in de zaal naast de passage de dames zal afhouden van het bezoek der passage'. Het bestuur

21 'Haagse kroniek', *AH*, 19 mei 1885.

22 Ibidem.

23 Ibidem, 25 juni 1885.

ging er nog altijd vanzelfsprekend van uit dat het koffiehuis overdag exclusief door mannen zou worden bezocht. De exploitant van het café gooide het roer echter om. Bij de opening adverteerde hij met een 'salon voor dames en heeren waar niet gerookt wordt'.²⁴ En enkele dagen later bleek dat het gemengde gezelschap van dames en heren al een van de belangrijkste attracties van het nieuwe grand café was geworden: 'De hofstad bezat niets van dien aard, en wanneer men geen lid van De Witte is, kon men zijne ooms en neven, die de Hagenaars geregeld komen bezoeken, nergens brengen dan in het Zuidhollandsch koffiehuis, dat zeker geprezen mag worden, maar toch niets van dat Krasnapolsky-achtige heeft, hetwelk in het Wiener Café met zijn plat du jour, zijne goede keuken en zijn gemengd gezelschap van heeren en dames aanbiedt.'²⁵

Omdat in het Wiener Café tegelijkertijd de afstand werd verkleind tussen zowel de hogere en middenstanden als tussen de seksen, had het nieuwe etablissement een uiterst kwetsbare reputatie. Vooral dames en heren uit de hogere standen konden in een dergelijke ruimtelijke situatie flink in onzekerheid verkeren of zij hun sociale dan wel seksuele eer wel tegen opdringerige blikken en gedrag van middenstanders zouden kunnen beschermen. Het Passage-bestuur en de gemeente probeerden dit broze evenwicht actief te beschermen. Zo verbood de burgemeester in het Wiener Café de bediening door Duitse kelnerinnen, die juist in deze jaren in Haagse bierhuizen ingang begon te vinden en menig etablissement een pikant tintje gaf.²⁶ En een maand later overwoog het Passage-bestuur om de ramen tussen het koffiehuis en de passage te sluiten, omdat bezoekers hier met hun voeten over de balustrade zaten en passerende jonge meisjes aanriepen.²⁷ De Duitse pachter leek zich van de vele Haagse gevoeligheden minder bewust. Hij bleek zich in elk geval niet te realiseren dat het Haagse uitgaanspubliek graag boven zijn stand leefde, maar dat hun beurzen daar over het algemeen niet blijvend tegen waren bestand. In het najaar van 1885 was de clientèle van het koffiehuis al dramatisch ingekrompen: 'Enkelen bleven hangen en zwoeren trouw aan de paprika en gulasch [...] doch de meesten bleven weg nadat zij een kijkje genomen hadden.' De pachter moest tot veler verbazing failliet

24 DZHG, 10/11 mei 1885. Vgl. idem, 19 mei 1885.

25 'Haagsche kroniek', AH, 25 juni 1885.

26 'Haagsche sprokkelingen', *Utrechtsch Provinciaal en Stedelijk Dagblad*

worden verklaard. De 'Haagsche zuinigheid' had hem bedrogen.²⁸ Of was het conservatieve publiek toch nog niet tegen de voor Haagse begrippen aanzienlijke sociale verschuivingen bestand geweest?

NA HET ECHEC van het Wiener Café duurde het nog enkele jaren voordat het grand café in de passage de gevoelige verhoudingen tussen standen en seksen op een nieuwe manier in evenwicht wist te brengen. Van eind 1885 tot voorjaar 1888 werd het café geëxploiteerd door de N.V. Zuid-Hollandsche bierbrouwerij (sinds 1882 ook eigenaar van het grand café in de Lange Poten, dat inmiddels in 'Café Central' was omgedoopt). In het huurcontract stelde het Passage-bestuur dat het café moest worden geëxploiteerd als een koffiehuis 'van den eersten rang' en werd de bediening door kelnerinnen opnieuw verboden.²⁹ De eerste zetbaas van de brouwerij bracht er niet veel van terecht, en werd in najaar 1886 vervangen door een Belgische chef, die de zaak weliswaar 'tot volkomen genoegen der bezoekers' exploiteerde, maar te weinig omzet wist te genereren. Begin 1887 werd hij vervangen door een derde uitbater, die de omzet verhoogde, maar niet schroomde daartoe de eerste-rangsreputatie – en dus het meest aanzienlijke publiek – op te offeren.³⁰ Ontsteld over de 'geschokte reputatie' besloot het passagebestuur begin 1888 het contract met de bierbrouwerij te verbreken en enkele bestuursleden de exploitatie in eigen hand te laten nemen om de reputatie te verbeteren en het koffiehuis daarna voordeliger te kunnen verhuren. Met behulp van machtige vrienden in het Kurhaus, zo betoogde bestuurslid Van Uyttenhooven, zou dat wel lukken. Een nieuwe naam was snel gevonden: Café Riche.³¹

Onder leiding van de deftige Passage-bestuurders werd het Café Riche naar het voorbeeld van de Parijse grand cafés met spiegels, fluweel en vooral veel goudverf zo mogelijk nog rijker aangekleed dan het oorspronkelijke Wiener Café.³² Volgens het

De emancipatie
der vrouw

[UPSD], 11 mei 1885.

27 HGA, Archief PM, inv. nr. 20, Notulen dagelijks bestuur, 9 juni 1885.

28 'Haagsche kroniek', AH, 7 november 1885. HGA, Archief PM, inv. nr. 1, Notulen Raad van Beheer, 23 oktober 1885; inv. nr. 20, Notulen dagelijks bestuur, 27 oktober en 3 november 1885.

29 HGA, Archief PM, inv. nr. 1, Notulen Raad van Beheer, 10 november 1885. En idem, inv. nr. 54, Huurcontract met L. Kirchmann, 24 november 1885.

Dagblad waren de nieuwe lokalen ruimer en lichter dan voorheen, en hadden zij een veel prettiger aanzien. Met het bier van de Würzburger Hofbrau, het Weense gebak en de Franse keuken werd de kosmopolitische uitstraling verder versterkt.³³ De nieuwe exploitatie wierp dadelijk vruchten af. Al in december 1888 verheugde het bestuur zich in een druk bezoek, 'ook van aanzienlijken in den lande'. En een jaar later kon het de aandeelhouders melden: 'Wij durven zonder grootspraak beweren dat het koffijhuis thans het eerste der stad is geworden.'³⁴

'Café Riche', zo herinnerde Johan Gram zich in 1893, 'de naam alleen oefende op ons Hagensaars die voor rijkdom en vertoon zulk een zwak hebben groote invloed uit.'³⁵ Volgens hem was het café inmiddels uitgegroeid tot de vaste publieke pleisterplaats van

Café Riche (links)
in de passage, hoek
Bultenhof / Ketting-
straat, ca. 1890



deftige burgers en als zodanig een geduchte concurrent van 'De Witte'. Het was bij uitstek de plaats geworden 'waar ambtenaren en officieren die de Witte te overweldigend groot vinden, zich onder de kolommen neerzetten' en genoten van 'een aardig kijkje op al de voorbijdreunende stoffage'. Maar ook aan de dames werd gedacht. In 1889 werden de publieke toiletten van de Passage ingelijfd bij het café om – voor het eerst in een Haags koffiehuis – als damestoiletten te dienen.³⁶ De bewegingsvrijheid van dames nam uiteindelijk zelfs zulke vormen aan dat zij rond 1890's avonds plaats begonnen te nemen op de buitenterrassen en zich net als de mannelijke bezoekers vergaapten aan de voorbijwandende menigte. 'De emancipatie der vrouw, hare toetreding tot het koffiehuisleven althans, had hier plaats', concludeerde Gram expliciet.³⁷ Maar dat gebeurde niet zonder prijs. De clientèle van Café Riche bleef immers hoofdzakelijk tot de aanzienlijke en deftige standen beperkt. In de Haagse inrichting van de gemakkelijke stad bleef de afstand tussen de hogere en middenstanden op veel plaatsen voorlopig nog onverminderd groot.

30 Idem, inv.nr. 20, Notulen dagelijks bestuur, 14 oktober en 28 december 1886, 15 februari 1887.

31 Idem, inv. nr. 2, Notulen Raad van Beheer, 11 maart, 17 april en 17 juni 1888, 11 maart 1890.

32 'Haagsche sprokkelingen', *UPSD*, 9 juli 1888.

33 Idem, 3 mei en 8/9 juli 1888.

34 HGA, Archief PM, inv. nr. 2, Notulen Raad van Beheer, 14 augustus 1888; inv. nr. 33, Geschreven jaarverslag 1888 en Jaarverslag 1889.

35 J. Gram, *'s-Gravenhage in onzen tijd*, Amsterdam 1893, p. 156.

36 HGA, Archief PM, inv. nr. 2, Notulen Raad van Beheer, 16 mei 1889.

37 Gram, *'s-Gravenhage in onzen tijd*, p. 43.

O

De exclusieve stad**Vijf dimensies van sociale uitsluiting
in de stad**

WAT IS DE INVLOED van de architect, de stedenbouwer en stadsplanoloog op de ontwikkeling van het menselijk gedrag? Deze vraag heeft steeds weer opnieuw de gemoederen beziggehouden, niet het minst die van de beoefenaren van de ruimtelijke wetenschappen, van de architectuurgeschiedenis en van de stadsvernieuwing. De ruimtelijke dimensie van menselijk gedrag wordt zichtbaar op microniveau en op macroniveau. De inrichting van kamer, keuken of kantoor vergroot of verkleint het plezier in het werk, maar hoe de relatie tussen ruimte en gedrag precies gestalte krijgt, blijft een van de raadsels van de ruimtelijke sociologie. Telkens wanneer er een patroon lijkt te ontstaan en duidelijk wordt hoe de ruimtelijke verdeling inwerkt op het gemoed van mensen, scheppen die mensen weer een eigen *home*, mode en moderniteit vrijelijk achter zich latend.

Op macrogebied is het niet veel anders: hoezeer architecten bij de totstandkoming van nieuwe steden (denk aan het uit het water opgetrokken Almere) of nieuwe stadsbuurten (denk aan de nieuwe uitleg in Amsterdam of aan tuinstadswijken) de woonwensen en voorkeuren van toekomstige bewoners ook proberen te peilen, de feitelijke bewoners kunnen voor blijvende verrassingen zorgen. Virtualiteit en actualiteit spelen in de stedenbouw een spannend spel. De Bijlmer is een van de beruchtste voorbeelden van niet voorziene gevolgen van goede stedenbouwkundige bedoelingen.

IN DEZE BIJDRAGE wil ik de vraag aan de orde stellen hoe groot of hoe klein, hoe bepalend of hoe beperkt de rol is van architecten en stedenbouwkundig ontwerpers bij de sociaal-ruimtelijke segregatie in onze moderne grote steden (met name in de vier grote steden). Sociaal-ruimtelijke segregatie is een zichtbaar aspect van sociale uitsluiting, maar sociologisch gezien mogen ruimtelijke segregatie en sociale isolatie van de bewoners van bepaalde stads-wijken niet al te snel onder één noemer gevat worden. Hoewel verschillende sociale processen in een bepaalde volksbuurt bij elkaar komen en culminereren in een voor ieder zichtbare ruimtelijke segregatie, liggen de causale relaties tussen segregatie en uitslui-

ting toch veel ingewikkelder. De ruimtelijke dimensie van sociale uitsluiting is één aspect, maar juist het samenspel met andere sociale en morele verschijnselen bepaalt de uitkomst. In deze bijdrage worden de verschillende dimensies van sociale uitsluiting onderzocht, waarbij de relatie tussen ruimtelijke ordening en sociaal gedrag in een lossere perspectief wordt geplaatst.

Wat is sociale uitsluiting? EEN VAN DE OPVALLENDSTE naoorlogse maatschappelijke veranderingen is de gestage groei van welvaart geweest. Inkomens en particuliere consumpties gingen met sprongen omhoog (vooral in de periode 1948-1973) en het welvaartspeil is sindsdien – enkele korte stagnaties en economische crises daargelaten – blijven stijgen. Over het algemeen gaat het dus goed met de burgers in Nederland, die vaak alweer een volgende vakantie boeken, voordat de zomervakantie ten einde is.

Toch roept deze voorspoed de vraag op of we allemaal hebben mogen delen in de toegenomen welvaart. Er zijn nog altijd groepen in de samenleving die geheel of ten dele worden uitgesloten van de economische vorderingen van de moderne samenleving. Het is een vreemde situatie: nu het bestrijden van uitsluiting binnen het bereik van een welvarende samenleving is gekomen, laat men de kans liggen en berust men erin dat er aan de randen van de samenleving meer rafels optreden. Deze rafels ziet men dan vooral verschijnen in bepaalde probleembuurten in de grote steden. Zo tellen de grote steden, Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht, elk ongeveer negen tot elf probleemwijken en hebben middelgrote steden, zoals bijvoorbeeld Eindhoven, Maastricht, Arnhem of Zwolle, vaak drie tot vijf probleemwijken. Hoe komt dat? En wat is er aan te doen?

Om deze vraag te beantwoorden, wil ik eerst stilstaan bij het verschijnsel sociale uitsluiting. Wat bedoelen we ermee? Welke dimensies ervan zijn zichtbaar te maken? Welke groepen treft het vooral? Hoe komt het proces van uitsluiting tot stand en welke sociale mechanismen liggen eraan ten grondslag? Pas als we deze mechanismen enigszins kunnen doorgronden, komt de vraag op wat we er eventueel aan zouden kunnen doen.

IN DE KERN komt sociale uitsluiting neer op ergens niet meer bij horen. Maar dat is iets te algemeen geformuleerd. De oorzaak van het er niet bij horen kan behoorlijk verschillen. Vandaar dat ik uit-

sluiting het liefst omschrijf als: er niet bij mogen horen, er niet bij kunnen horen en / of er niet (meer) bij willen horen. Het er niet bij mogen horen slaat op groepen die opzettelijk worden gediscrimineerd of er buiten worden gehouden. Ze worden op meer of minder subtiële wijze naar de marge van de samenleving geschoven. De geschiedenis is vol van voorbeelden van opzettelijke discriminatie: joden, katholieken, negers, zigeuners, homoseksuelen. Maar omdat de moderne samenleving – juist op grond van die historische ervaringen – een ideologie heeft opgebouwd van gelijke rechten en van democratische participatie van alle burgers, voelt men aan dat het niet helemaal juist is als men mensen aan de kant schuift. Er treedt een ambivalentie op in de houding van de machtigen in een samenleving ten opzichte van de potentieel uitgesloten, die dit ook haarfijn aanvoelen. Ze horen erbij, maar tegelijk horen ze er toch niet bij.

De dichter Slauerhoff heeft dit gevoel van ambivalentie in een gedicht uit 1923, *De Dienstmaagd*, heel krachtig omschreven. Het gedicht gaat over de ouderwetse dienstbode, die nog voor hele dagen in het huis van de hoge heren diende.

*Niet uitgestoten en niet opgenomen
Geen vreemdeling en toch niet één der hunnen
En niets haar eigen, alles gunst of leen
Zij zijn de meesters en zij kunnen
Altijd haar leven binnenkomen,
Dat zij, zoo altijd eenzaam, nooit alleen
Niets houden kan voor zich en om zich heen*
SLAUERHOFF, *Verzamelde Gedichten*

SOCIALE UITSLUITING kent eenzelfde ambivalentie of dubbelzinnigheid. Het geeft aan beide kanten ongemakkelijke gevoelens, zowel bij de uitsluiters als bij de uitgesloten. Ze zijn er, maar ze zijn niet opgenomen.

Dit geldt ook voor de mensen die 'er niet bij kunnen horen', bijvoorbeeld door handicaps, gebreken of onvermogen, zoals het onvermogen om een goede, vaste baan te vinden of om een goede baan vast te houden. Het er niet bij kunnen horen geeft dezelfde vervreemdende gevoelens, maar de balans slaat nu vaak over naar het als schuldig aanwijzen van diegenen die met onvermogen zijn behept: eigen schuld, dikke bult. Werklozen en gedetineerden

krijgen dit vaak te horen. Soms gaat dit verwijt verder en wordt het ook uitgestrekt tot gehandicapten. Hoewel we weten dat deze personen en groepen er helemaal niets aan kunnen doen, komt er in de hedendaagse samenleving, vooral bij medische handicaps, een houding naar voren van 'had je of hadden je ouders het niet kunnen voorkomen' en 'nu ben je tot last van de gemeenschap en moet de belastingsbetaler er voor opdraaien'. Sociale uitsluiting als gevolg van een niet-eerlijke, ambivalente houding van de gelukkigen ten opzichte van de pechvogels.

Is het een wonder dat veel uitgesloten en zelf besluiten om er niet meer bij te willen horen? Zelfselectie en zelfuitsluiting is vaak een rechtstreeks gevolg van ervaringen van afkeuring en eerdere uitsluiting van de kant van ouders, schoolleiders, politie en andere gezagsdragers. 'Niet kunnen' en 'niet willen' zijn dan heel moeilijk uit elkaar te houden: er zijn mensen die wel kunnen, maar niet willen werken (bepaalde werklozen) én er zijn mensen die wel willen, maar niet kunnen werken (bepaalde arbeidsongeschikten en gehandicapten). Kortom, sociale uitsluiting is meestal een cumulatie van niet meer mogen, niet meer kunnen en niet meer willen meedoen. Het grote probleem van de Nederlandse verzorgingsstaat is geweest om deze drie oorzakelijke vormen van niet meer meedoen met de maatschappij goed uit elkaar te houden, op een juiste manier van elkaar te onderscheiden om vervolgens adequaat te handelen: hoe kon men de echte rampgevallen onderscheiden van de *nét*-echte en van de niet-echte?

- Vijf DIT PROCES VAN SOCIALE UITSLUITING kan ook in wetenschap-
 dimensies van pelijke taal worden weergegeven. Sociale uitsluiting heeft vijf
 sociale dimensies, waar ik nader op zou willen ingaan:
 uitsluiting – een morele dimensie, de afkeurende houding;
 – een economische dimensie, het geringe rendement;
 – een psychologische dimensie, de geringe sociale weerbaarheid;
 – een juridische, een zwakke rechtspositie;
 – een ruimtelijke dimensie, de geografische segregatie.

Morele afkeuring Zeer vaak wordt zowel in de wetenschap als in het overheidsbeleid de morele dimensie van het verschijnsel sociale uitsluiting over het hoofd gezien. De sociale wetenschappen hebben enige huiver om morele oordelen in de samenleving empirisch te bestuderen en het beleid kan uiteindelijk weinig met morele

beoordelingen. Echter, in de studie over de sociale positie van fysiek gehandicapten van de Duitse antropoloog Klaus Müller, *Der Krüppel* (München 1996) wordt duidelijk dat de wisselende en vaak negatieve morele beoordelingen van leden van de samenleving die 'anders' zijn dan anderen, een cruciale rol spelen in het apart zetten van deze groepen, in zielen en andere buitenverblijven. Fysieke, morele en sociale scheiding vielen vaak samen. In vele primitieve, maar ook nog in vele moderne samenlevingen was men bang voor het anders zijn, een angst die werd omgezet in het moreel verwerpen van de fysieke defiguraties (bultenaren, kreupelen, *elephant-men* en dergelijke) en in het buitensluiten van de angstaanjagende ander: *out of sight, out of mind*. Men zag in de fysieke afwijkingen de hand van God, een straf voor vroegere daden. In derdewereldlanden ziet men nog steeds de harde en hardvochtige houding jegens mismaakte kinderen. En het welvarende Nederland hield in 1962 nog een, zeer geslaagde, publieke bedelpartij 'Open Het Dorp' om grote groepen gehandicapten met de beste bedoelingen bij elkaar te zetten, maar dan toch wel ver weg van de bewoonde wereld.

De scheiding hoeft niet altijd fysiek tot uiting te komen, ze kan ook symbolisch worden geuit: sociale segregatie, discriminatie, juridische achterstelling. Het morele oordeel van de 'normale' samenleving verbergt zich echter in wisselende terminologieën. Recente voorbeelden van deze gedaanteverwisselingen van morele beoordelingen van uitgesloten zijn de veelvuldig gemaakte opmerkingen over de economische lasten die jonggeboren gehandicapten voor de samenleving zullen opleveren; de opgelegde noodzaak van de sociale werkplaatsen om 'marktconform' te gaan werken, reken ik ook tot zo'n morele veroordeling. Het beroep op eigen verantwoordelijkheid voor chronisch zieken en langdurig gehandicapten verbergt een niet uitgesproken morele afkeuring van al hetgeen afwijkend is van het normaal menselijke patroon.

Gering economisch rendement Zo wordt de morele afkeuring vaak gevoed door de economische lasten die uitgesloten met zich meebrengen. Sommige mensen worden zelfs puur en alleen buitengesloten omdat ze weinig presteren of met hun activiteiten weinig rendement opleveren. Dit geldt vooral voor langdurig werklozen, werkzoekenden en andere uitkeringsgerechtigden. Uiteraard is het oordeel over het economisch rendement sterk afhankelijk

van de fluctuaties in de economie en de krapte op de arbeidsmarkt. Het harde economisch oordeel over een te laag economisch rendement kan echter worden versluierd achter morele oordelen over de betrokkenen (lui, ongedisciplineerd, *unruly*) of achter feitelijke kenmerken zoals lage scholingsgraad.

Hoezeer deze morele economie een rol speelt, kan worden geïllustreerd door het scherpe contrast tussen twee groepen uitgesloten: gehandicapten en ex-gedetineerden. Gehandicapten kan men moreel weinig verwijten, maar hun arbeid is vaak moeilijk rendabel te maken. De oudste vormen van reïntegratie betroffen de door verzekeringsmaatschappijen bevorderde individuele aanpassingsprogramma's van lichamelijk gehandicapten, bijvoorbeeld verkeersslachtoffers. Bij de huidige reïntegratieprogramma's, die vaak zakelijk en marktconform worden opgezet en uitgevoerd, blijven morele negatieve oordelen ondergronds doorwerken: men spreekt de taal niet voldoende, men doet niet genoeg zijn best in het reïntegratietraject, men werkt niet genoeg mee. Ex-gedetineerden roepen daarentegen eerst en vooral morele reacties op (gevaarlijk, bedreigend, onbetrouwbaar), terwijl hun arbeidsactiviteiten nog volop aanwezig en vaak nog sterk zijn. Sommige delinquenten hebben uitstekende ondernemerseigenschappen. Niettemin slagen de gehandicapten er toch beter in dan ex-gedetineerden om als groep voor hun rechten en belangen op te komen.

Geringe sociale weerbaarheid Dit leidt tot de derde dimensie in het proces van sociale uitsluiting: sociale weerbaarheid. Op individueel niveau manifesteert weerbaarheid zich in de vorm van zelfrespect, dat intact blijft ondanks hevige stigmatisering, op collectief niveau in het opkomen voor gezamenlijke belangen en in zelforganisatie. Bij veel groepen uitgesloten is de weerbaarheid gering, hetgeen veroorzaakt wordt door vaak optredende schaamte: men schaamt zich voor de handicap, voor het niet hebben van werk, het niet hebben van een woning. Men schaamt zich voor het alleen zijn, voor de eigen verslaving. En het merkwaardigste van deze schaamte is dat men zich ook gaat schamen om die schaamte. Dan wordt er niet meer openlijk over gesproken. Terugtrekgedrag is zodoende een veel voorkomend verschijnsel onder uitgesloten groepen, die er dan ook niet collectief in zullen slagen om hun situatie te verbeteren. Men plakt het negatieve oordeel van de samenleving op zichzelf en creëert zo een neerwaartse spiraal, een

vicieuze cirkel van zelfuitsluiting. In dit verschijnsel, verborgen schaamte, ligt naar mijn mening de sleutel voor de zelfselectie van uitgesloten en, voor het er niet meer bij willen horen, zelfs als door anderen hulp wordt geboden. Deze psychologie van de uitsluiting vormt een pendant van de sociologie van de uitsluiting, de morele afkeuring. Ogenschijnlijk coöperatieve cliënten vallen ineens weg, of vallen in hun oude gebruiken, omdat ze – *deep down inside* – zich niet kunnen voorstellen wat het betekent zichzelf te aanvaarden zoals ze zijn, met alle fouten en gebreken erbij.

Zwakke rechtspositie Sociale uitsluiting is in Nederland nooit absoluut. Met uitzondering van gedetineerden en illegalen behouden alle burgers, ook de meest uitgesloten sloebbers, hun politieke en sociale rechten. Niemand wordt politiek dood verklaard, maar met het effectief gebruik en de realisering van deze politieke rechten is het anders gesteld. Als de morele waardering laag is, het economisch rendement eveneens laag en de sociale weerbaarheid bijna nihil, dan kan men voorspellen dat de rechtspositie zwak zal zijn. De feitelijke rechtspositie is als het ware een resultante van de andere dimensies van uitsluiting. Pogingen om via versterking van de individuele rechtspositie de sociale uitsluiting te verminderen zullen meestal stranden, tenzij een krachtige ondersteuning van advocaten en andere rechtshulpverleners aanwezig is.

Ruimtelijke segregatie De ruimtelijke dimensie van uitsluiting is meestal volgend geweest. De angst voor en morele afkeur van afwijkingen leidde tot de bouw van buitenstadse voorzieningen om de 'anderen' te huisvesten. Of de afwijkenden werden vanzelf naar de rand van de stad gedreven, of naar aparte wijken in de stad zoals de achterbuurten, de hoerenbuurten, *low rent areas*. Men kan de geschiedenis van steden ook zo lezen. De vreemdelingen werden weliswaar ontvangen, maar tegelijk op hun plaats gewezen. Waar zij kwamen werd hun vertrek gereedgemaakt. Deze ruimtelijke dimensie van sociale uitsluiting werd door Slauerhoff in zijn gedicht *De Dienstmaagd* evenzeer aangevoeld en treffend in de tweede strofe onder woorden gebracht:

*Waar zou zij heen gaan? Midden op de vliering
Heeft men een kleine ruimte afgeschoten,
Haar kamer genoemd;
Verschoten doeken dienen voor versiering
De wapperende deur kan niet gesloten
En het behang is grof gebloemd.*

OOK IN DE STEDEN worden ruimten vlug afgeschoten en klappen de deuren, die niet goed op slot kunnen. De sociale omgeving is altijd afgebladderd, vuil en grof. De uitgesloten en zijn niet verbannen, niet uitgestoten, maar worden ook niet opgenomen. Ze blijven buitenstaanders. Spinoza's ouders kwamen in de zeventiende eeuw uit Portugal naar Amsterdam, waar ze in de voor de Portugese joden bestemde buurt Vloedenburg – op de plek van het huidige Waterlooplein – gingen wonen. Hij bracht zijn laatste levensjaren door in Den Haag, even buiten de rand van de stad, op de Paviljoensgracht, alwaar hoeren en vreemdelingen verkeerden en tot op de dag van vandaag nog steeds verkeren.

Wat begint als plaats voor afwijkenden en wijkelingen kan door economische bedrijvigheid uitgroeien tot een respectabele buurt, totdat de meer succesvolle buurtgenoten omwille van hun succes weer naar elders verhuizen. Italiaanse of Ierse immigranten in de Verenigde Staten bewoonden de rafelranden van de stad, totdat ze hun woningen weer konden overdoen aan andere immigrantengroepen of aan de zwarte bevolkingsgroepen. Problemen blijven, maar groepen gaan. De Schilderswijk in Den Haag is een sprekend voorbeeld van een naoorlogse achterstandswijk van laaggeschoolde Hollanders die uitgroeide tot concentratiebuurt van allerhande immigrantengroepen met weinig scholing, weinig arbeidsparticipatie en weinig maatschappelijke vooruitzichten. In beide gevallen werd en wordt de buurt gemeden door de nette bewoners van de stad. Zand en veen heeft Den Haag al eeuwenlang gesplitst en de meest sociaal uitgesloten wonen thans, niet zo verwonderlijk, op het veen: immigrantengroepen en oude stadsbewoners met een vlekje, niet al te broederlijk naast elkaar.

De concentratie van problemen in probleemwijken heeft uiteraard ook economische oorzaken, die zich echter steeds vermengen met de sociaal-geografische. Rotterdam probeert de vicieuze cirkel van cumulatieve en continuïteit van ellende (slechte woonomstandigheden, hoge werkloosheid, sociale anomie en criminaliteit)

dan ook te doorbreken door te streven naar een consequente men-
ging van hoge en lage inkomensgroepen en door nieuwkomers en
uitkeringsgerechtigden onder een bepaalde inkomensgrens te 'ver-
bieden' zich in deze probleemwijken te vestigen. Dit uit Fortuy-
nistische woede en wanhoop voortgekomen initiatief miskent
echter de eigen dynamiek van sociaal-ruimtelijke segregatie: de
niet toegelaten laagverdieners gaan ergens anders heen en vinden
hun plek op nog 'lager' gelegen gebieden, naar de buurgemeenten
of naar Nergenshuizen. De problemen verdwijnen niet met het
stijgen van de huren of door de last over te laten aan de burens.

EN HET ZIJN VOORAL DE BINNENWIJKEN in de grote steden waar de grootste groepen uitgesloten zich bevinden: werklozen, zwervers, verslaafden, ex-gedetineerden, ongeschoolde jongeren, criminele jongeren, loslopende ex-psychiatrische patiënten. Hoe- wel uitsluiting in principe elke groep kan overkomen (zoals in het verleden onder anderen joden en katholieken), zijn het momen- teel vooral deze sociaal laaggewaardeerde groepen in de steden die worden buitengesloten. Binnen deze groepen zou men, theore- tisch en praktisch, nog onderscheid kunnen maken tussen lang- durig en kortstondige werklozen, tussen lang en kort bijstand- schliënten, tussen (lichamelijk) zwaar en licht gehandicapten en tussen kort- en langgestraften. Alle dimensies variëren bij de zware en de lange gevallen en bij de korte en de lichte gevallen. De groepen die het meest getroffen worden, vertonen bijna altijd een cumulatie van lage scores op alle dimensies.

Welke groepen
worden het
meest door
sociale uitsluiting
getroffen?

De laatste jaren wordt het proces van sociale uitsluiting in toe-
nemende mate bepaald door de combinatie van klasse en kleur.
De morele dimensie, die steeds onderhuids aanwezig is geweest is
na de gebeurtenissen op 11 september 2001 verhevigd aanwezig.
De immigrantengroepen met lage opleiding en geringe kansen op
de arbeidsmarkt steken daarbij sterk af tegenover immigranten-
groepen en asielmigranten met hoge opleidingen in eigen land en
met een grotere openheid naar de Nederlandse samenleving (bij-
voorbeeld Koerden en Iraniërs). De ruimtelijke dimensie is echter
cruciaal bij het uitsluitingproces van grote groepen islamitische
immigranten. Als de morele waardering gering is, de fysieke
scheiding in de grote steden bijna volledig, de economische pres-
taties gering zijn en de sociale redzaamheid nagenoeg afwezig is,
dan zal sociale uitsluiting zich hardnekkig en langdurig vestigen

in de probleemwijken van de grote stad. Als de scheidslijnen van klasse en kleur, van morele waardering en economisch rendement volledig met elkaar gaan samenvallen en zich bovendien ruimtelijk concentreren, dan is deze nieuwe vorm van sociale uitsluiting een sociaal feit geworden. Deze groepen zijn dan in onze steden niet opgenomen en niet uitgestoten; ze zijn er, maar ze horen er niet bij. De vraag of ze er niet bij *mogen* horen, er niet bij *kunnen* horen of er niet (meer) bij *willen* horen, wordt zodoende de belangrijkste maatschappelijke vraag voor de nabije toekomst.

Wat valt er aan uitsluiting te doen? ALS MIJN ANALYSE van sociale uitsluiting juist is, dan zijn er verschillende aangrijpingspunten die voortvloeien uit het belang van de vijf dimensies.

De morele afkeuring van de kant van de samenleving is de lastigste factor in de uitsluiting. Die zou moeten worden verminderd, maar we hebben al gezien dat de samenleving daar veel moeite mee heeft. Openlijke bespreking van anderszijn en van afwijkende gedragingen is nodig in combinatie met een pragmatische, zakelijke aanpak: wat zijn de te maken stappen voor verbeterde deelname in het maatschappelijke leven.

Het verhogen van het economisch rendement is het moeilijkste. Mensen met halfafgemaakte scholing en zonder veel werkervaring zijn zó niet erg aantrekkelijk. Aanlooptrajecten, inloopuren, inhaalmanoeuvres, scholing op de werkvloer zijn geschikte middelen om de economische kracht van de uitgesloten te versterken.

De sociale weerbaarheid verhogen is het leukste. Hier valt veel te doen. Het persoonlijk bijbrengen van zelfrespect en zelfvertrouwen – de tegenhanger van persoonlijk beleefde schaamte. Hulpverleners kunnen hier een rol spelen, mits zij zelf onbevooroordeeld blijven werken. Want ook bij hulpverleners is de ambivalente houding vaak te bespeuren en omgekeerd blijven cliënten zich schamen voor hun hulpbehoefte. Het bespreekbaar maken in groepen en in therapieën van juist die schaamte is de beste manier om uit een vicieuze cirkel te geraken.

De rechtspositie lijkt me de dankbaarste dimensie. Rechten zijn in principe voor eenieder toegekend, met als grote uitzondering op deze regel: de illegale of uitgeprocedeerde migranten. Het probleem zit vooral in de toegang tot het recht en het vinden van de juiste weg naar het recht. Hier is professionele hulp zeer geschikt. Zorgen dat mensen daadwerkelijk hun rechten (bijvoor-

beeld een huursubsidie of uitkering) realiseren, versterkt een positieve spiraal die mensen uit hun geïsoleerde positie kan halen.

DE RUIMTELIJKE DIMENSIE, *last but not least*, is naar mijn mening de belangrijkste en de doorslaggevende. Hoewel sociale uitsluiting een complex samenspel is van verschillende dimensies, en de ruimtelijke dimensie hierin eerder volgend dan veroorzakend is geweest, kan deze wel degelijk een oplossing bieden. Immers, een slim geordende en gemengde stad voorkomt in ieder geval groot-schalige uitsluiting. De ruimtelijke dimensie vergt echter een heel lange adem, juist omdat de ruimtelijke ordening verbonden is met langetermijnprocessen en beslissingen, met stedenbouw en gemeenschapzin, met de moeilijke menging van goedkope en dure woningen op schaarse plekken in de stad. Als de architecten van de grote stedelijke vernieuwing dertig jaar vooruit hadden kunnen kijken, hadden ze dan de huidige concentratie van armoede, werkloosheid, immigratie, slechte woonomstandigheden, criminaliteit en sociale anomie kunnen voorzien? En kunnen voorkomen? De sociaal-ruimtelijke structuren van uitsluiting zijn wel hard, maar toch niet zo hard dat ze niet met mensenhanden en met architectenhartten kunnen worden veranderd.

P

De krimpende stad

Hoyerswerda – van socialistische modelstad tot metropool van de inkrimping

BIJ HET HOREN van de naam Hoyerswerda denkt vrijwel niemand aan het kleine stadje zelf, gelegen in de Oost-Duitse streek Niederlausitz. Rondom een kleine burcht met vijver, markt en raadhuis hebben hier in de zeshonderdjarige geschiedenis van Hoyerswerda nooit meer dan 10.000 mensen gewoond. Sinds ruim vijftig jaar staat de naam Hoyerswerda gelijk aan Hoyerswerda-Neustadt. Toen in 1955 de eerste steen werd gelegd voor het stadsdeel Neustadt, bedoeld om tienduizenden mijnwerkers van de nabijgelegen bruinkolenmijn en de arbeiders van het reusachtige chemieconcern Schwarze Pumpe te huisvesten, werd daarmee inderdaad de stichting van een compleet nieuwe stad ingeluid. Tot begin jaren tachtig nam het aantal inwoners van de dubbelstad toe tot ruim 70.000. Hoyerswerda, dat in voortdurende rivaliteit met het bestuurlijk centrum Cottbus verkeerde, mocht zich de eigenlijke 'hoofdstad van de Lausitz' voelen.

Toen het eveneens Oost-Duitse Eisenhüttenstadt in 2001 zijn vijftigjarig bestaan vierde, spraken zelfs kritische deskundigen hun waardering uit over de 'toekomstbestendigheid' van de toenmalige planning. Eisenhüttenstadt, de 'eerste socialistische stad van de DDR', kan tegenwoordig inderdaad worden omschreven als een wat zwaarlijvige, maar prima functionerende kleine stad. De modelstad moet het weliswaar doen zonder de ideologie waaraan ze haar bestaan ontleent, het socialisme, maar zolang ze wel nog beschikt over haar industriële basis kunnen de huizen, straten en pleinen aanspraak maken op de status van tijdloosheid. Het stedenbouwkundig concept, gekenmerkt door een hiërarchische ordening van ruimten, is nog door en door gebonden aan de traditie van de Europese stad. Kennelijk bezit Eisenhüttenstadt in het soort provinciale kleinburgerlijkheid van zijn stadstype en structuur een stabiele vitaliteit.

Hoyerswerda, de 'tweede socialistische stad van de DDR', werd anders. Bij Hoyerswerda, slechts vijf jaar later ontworpen dan Eisenhüttenstadt (en in belangrijke mate geïnspireerd door Richard Paulick, voormalig kantoorchef van Walter Gropius in Dessau), stond al een heel nieuwe visie centraal: het ging nu niet meer

om *stedenbouwkunst*, maar om *industrialisering*. Hoyerswerda-Neustadt was het eerste grotere stadsontwikkelingsproject in de DDR dat volledig in systeembouw werd uitgevoerd. Al gauw kwamen echter ook de gevolgen van deze starre bouwtechniek aan het licht. Strakke rooilijnen en fantasieloze vrije ruimten: het 'dictaat van de kraanbaan' smoorde elke stedenbouwkundige finesse in de kiem.

Wanneer deze harde moderniseringskoers als maatstaf wordt genomen, is Hoyerswerda eigenlijk *het* stedenbouwkundige symbool van die volstrekt andere maatschappij, de door centralisme en planeconomie gekenmerkte DDR. Maar de sprong naar de tijdloosheid zal – anders dan voor Eisenhüttenstadt – voor deze tweede nieuwe stad waarschijnlijk niet zijn weggelegd.

Zelfs enthousiaste pleitbezorgers van de socialistische staat vonden de monotone vormgeving van de gestandaardiseerde woonblokken moeilijk te verkroppen. Permanente bezuinigingsmaatregelen zorgden ook anderszins voor een weinig afwisselende leefomgeving; zo moesten de inwoners van Neustadt bijna twintig jaar op een behoorlijk centrum wachten. Hun warenhuis kwam in 1968 gereed, en de Stadthalle pas in 1984. De roep om een bioscoop bleef tientallen jaren lang onbeantwoord, en alleen door zeer avontuurlijk te manoeuvreren wist het stadsbestuur van de Ber-

Hoyerswerda

Neustadt



lijnse centrale overheid een binnenzwembad af te dwingen. Dit alles lokte verzet uit – ook onder welwillende betrokkenen en deskundigen – en vormde de stof voor de roman *Franziska Linkerhand* van Brigitte Reimann (1933–1973), die verhaalt van de conflicten van een jonge architecte die in die vroege jaren van Hoyerswerda vrijwillig haar diensten aanbiedt. In dit boek wordt niet alleen de ambivalente 'Aufbau'-mythe van de stad overgeleverd aan het nageslacht, maar krijgt dit dramatische experiment als geheel – dat de DDR binnen de context van het moderne industriële tijdperk in feite was – een plaats in de internationale literatuur. De schrijfster heeft er in de wilde jaren, de zogenaamde 'goudgravers-tijd' van 1960 tot 1968, zelf gewoond. Direct naast haar toenmalige woning is tegenwoordig een straat naar haar vernoemd.

SINDE DE ›WENDE‹ van 1989/90 staat Hoyerswerda onder een slecht gesternte. De 'hoofdstad van de kolenstreek' is op bijna exemplarische wijze getekend door de symptomen van de crisis die de hele voormalige DDR in zijn greep heeft: de algehele deïndustrialisatie. De gevolgen hiervan zijn nergens beter zichtbaar dan in de Oost-Duitse energiehuishouding: na 1990 is de winning van bruinkool met circa 70 % teruggebracht, waardoor tussen 1989 en 1997, dus binnen slechts acht jaar, circa 85 % van de arbeiders, oftewel ruim 60.000 mijnwerkers, 'boventallig' werd. In 2002 werkten er in de resterende mijnen nog 5600 personen, tegenover 100.000 ten tijde van de DDR. Dat is ongeveer één op twintig. Hetzelfde geldt voor de energieleveranciers: van de 30.000 banen in de voormalige reusachtige energiebedrijven, de ›Kraftwerks-kombinate‹, zijn er tegenwoordig nog ongeveer 5500 over. Dat zijn inmiddels voldoende arbeidskrachten om de Oost-Duitse vraag naar elektriciteit volledig te dekken. In 1998 werd in de plaats Schwarze Pumpe de bruinkoolcentrale met de grootste capaciteit van heel Europa in werking gesteld. Deze hypermoderne faciliteit kostte 3,5 miljard D-mark (wat overeenkomt met de helft van de bouwsom voor de complete Potsdamer Platz in Berlin!), en draait op nog geen 200 mensen in volcontinuidienst, kantinevrouwen en beveiligingskrachten meegerekend.

Al met al mag de situatie in Oost-Duitsland rampzalig worden genoemd: van de oorspronkelijk 9,7 miljoen mensen met een baan (1990) waren er op 1 januari 2000 nog 6,4 miljoen over. Als daarvan de ruim 400.000 pendelaars nog worden afgetrokken die

in het westen werk vonden, moet dit cijfer naar beneden worden bijgesteld tot minder dan zes miljoen. De gevolgen spreken voor zich: toen Porsche 200 tot 300 vacatures had voor zijn nieuwe fabriek bij Leipzig, kwamen daar 11.000 sollicitanten op af. Een dermate buitenproportioneel overschot van arbeidskrachten kan ook nauwelijks worden 'omgebogen' naar een dienstenmaatschappij, los van de vraag hoe die er zou moeten uitzien. Kritische analyses van de Oost-Duitse situatie komen daarom ook tot weinig optimistische scenario's: 'Deïndustrialisatie en rationalisatie hebben ertoe geleid dat, afhankelijk van leeftijd, geslacht en regio, 25 tot 60 % van het totaal aantal arbeidskrachten niet meer nodig is; en dat zal ondanks (of juist vanwege) de gerealiseerde economische vooruitgang op afzienbare termijn ook zo blijven. [...] Onder deze omstandigheden is een reïntegratie van de onder deze grote transformatiedruk uit het arbeidsproces gestoten arbeidskrachten onmogelijk. Ten minste voor de duur van één generatie zal een derde van de bevolking zonder stabiele beroepsbiografie moeten leven,' zo concludeert de socioloog Rainer Land.

Deze sombere prognoses zijn niet uit de lucht gegrepen. In een aantal landelijke, maar ook in voornamelijk door mono-industrie gekenmerkte delen van Oost-Duitsland zijn deze omstandigheden chronisch te noemen. Met een stabiel werkloosheidspercentage van 25% voert Hoyerswerda al bijna tien jaar lang de lijst aan in de regio Oberlausitz. Dat moet gevolgen hebben voor het aantal inwoners. Al vóór 1989 waren veel bouwvakkers verhuisd en trokken mensen weg naar het westen, waardoor het aantal inwoners van de stad tot ca. 65.000 was gedaald. Maar vanaf het midden van de jaren negentig heeft de leegloop ongekende proporties aangenomen: 15.000 inwoners van Neustadt, oftewel ruim 20 %, zijn vertrokken nadat de kortstondige droom van de 'bloeiende landschappen in het oosten' ten einde kwam. Een klein aantal dat het zich kon permitteren, bouwde een eigen huisje in een van de omliggende dorpen. Maar de meerderheid vertrok op zoek naar werk naar de westelijke deelstaten, zoals Beieren of Baden-Württemberg. Het duurde niet lang of deze uittocht begon tot zichtbare leegstand in de wooncomplexen te leiden. Als in een 'spiraal van vertwijfeling' ontwikkelde dit proces van inkrimping een bijna angstaanjagende dynamiek. Inmiddels wordt er in prognoses van uitgegaan dat de totale bevolking uit de hoogtijdagen van Hoyerswerda binnen afzienbare tijd ongeveer gehalveerd zal zijn.

'HET KAPITALISME', zo formuleerde de Frankfurtse socioloog Klaus Ronneberger het onlangs scherp, 'genereert een geografisch landschap dat gedurende een bepaalde tijd overeenkomt met het geldende ontwikkelingsmodel om het in de volgende cyclus weer te vernietigen.' Zo bezien weerspiegelt de inkrimping van de Oost-Duitse steden onmiskenbaar de aanpassing aan de fundamentele verandering van de economische omstandigheden. Naast Schwedt, Guben, Wolfen en Stendal behoort Hoyerswerda tot de Oost-Duitse steden die het sterkst door de leegloop zijn getroffen. Deze plaatsen delen hetzelfde lot: waar de DDR met een enorme krachtsinspanning een industriebeleid ten gunste van regio's met een traditioneel zwakke structuur voerde, herstelt een aan zichzelf overgelaten markt nu de *status quo ante* van de dunbevolkte, armoedige regio. Voor de ooit uit de grond gestampte, ver van de grote agglomeraties gelegen industriële woonsteden wil dat zeggen: nu ze met hun industriële basis ook hun *raison d'être* zijn kwijtgeraakt, zijn ze weer overbodig. Moeten we dan, nadat ook de laatste dagbouwlijn onder water is gezet, ook nog de bossen vrijgeven aan de wolven, beren en wisenten?

Niet groei, maar krimp als ontwikkelingsdoel, dat is in de radicaliteit die zich nu op grote schaal doet gelden inderdaad een pijnlijk perspectief. Voor de hier te verwachten processen – niet zozeer de technische, maar eerder de sociale en culturele – komen betrokkenen en instanties kennis en instrumenten te kort. De symptomen van de crisis in het gedeïndustrialiseerde oosten worden door planners en beleidsadviseurs nog steeds beantwoord op grond van hun oude, in het westen opgedane ervaringen. Dat wil zeggen, ze vertrouwen erop dat de groei ooit weer terugkeert, 'zodra de conjunctuurcrisis is doorstaan'. Maar alle pogingen om met (internationale!) ontwerprijstvragen de voormalige modelstad van het moderne industrietijdperk te transformeren in een karakteristiek voorbeeld van een traditionele 'Europese stad', waren in het geval van Hoyerswerda gedoemd te mislukken. Om de 'beter verdienen' in de gestaag leeglopende wooncomplexen te houden, werd geëxperimenteerd met stadsvilla's. Maar nadat de woningcorporatie precies vier kleine kubuswoningen had gebouwd, bleek de behoefte aan huisartsenpraktijken en advocatenkantoren te zijn gedeckt. Het hoofd van de gemeentelijke planologische dienst ontwikkelde de idyllische visie van een grachtenstad. Grote delen van Neustadt moesten door grachten worden doorsneden, waarlangs

zich louter woningen uit het 'betere' segment aaneen zouden rijgen, die met name de welgestelde senioren zouden aantrekken. Volgens de verwachting zouden zij al gauw de dominerende bevolkingsgroep van de voormalige mijnstad vormen. Zo had de planning inderdaad ooit gewerkt, in de tijd waarin groei nog de motor van alle ontwikkeling was.

Maar in de realiteit van de krimp gelden andere wetten. Volgens de directrice van de woningcorporatie van Hoyerswerda gaat het er uiteindelijk alleen nog om 'de stad in staat te stellen tot een ordelijke aftocht'. En zo wordt Hoyerswerda opnieuw een soort proeftuin. Want bijna nog moeilijker dan een stad opbouwen is het om haar op draaglijke wijze weer te elimineren. Daar weet men in Hoyerswerda inmiddels alles van: omdat het hoofd planologie er zeker van was dat het leven in een flat onmenselijk en verderfelijk is, waren uitgerekend de twee dominante woontorens aan het centrale plein de eerste gebouwen die gesloopt werden. Plotseiling stond daar het warenhuis weer kaal en verloren tegen de achtergrond van die immense hemel. Het signaal aan de bewoners had nauwelijks catastrofaler kunnen zijn. De aftocht van Neustadt was letterlijk ingeluid met de amputatie van de ooit zo moeizaam bevochten 'stadskroon'.

Sindsdien wordt in vrijwel alle wooncomplexen gesloopt, en dat van maand tot maand in een hoger tempo. Voor de ogen van de steeds verder slinkende bevolking valt de stad uiteen. En met elk verlies van een blikvanger of een specifiek pleingezicht worden de daadwerkelijke kwaliteiten van de vaak zo bespotten 'tekenbordstad' zichtbaar. Achter wat eerst uitsluitend werd afgekraakt als stompzinnige eentonigheid blijkt nu, op het moment van verlies, een hogere cultuur schuil te gaan, het principe van rationele ordening en natuurlijk toch een goed gecalculeerde compositie.

Zelfs nog in zijn verdwijning laat het stadsmodel van de moderniteit zich van zijn praktische kant zien: het zijn juist de grote collectieve wooncomplexen die zich lenen voor een planmatige sanering. In de door chaotische eigendomsverhoudingen verscheurde collages van de traditionele 'Europese stad' zullen we tijdens het verloop van de inkrimping daarentegen wel getuige worden van andere, aanzienlijk pijnlijker processen. Daar ziet het ernaar uit dat de nachtmerries van alle liefhebbers van het stedelijk milieu werkelijkheid worden: geleidelijk verlies van controle, erosie van structuren, 'langzame, knarsende ontbinding'.

■■■ De stad ontvouwt zich
en bezoekers. Deze beleve
mosfeer van onderaf, vanaf
sel. De beleving neemt des
zich aan ons aanbiedt of aa
De beleving heeft geen be
belangeloos; totdat ze tot
telt de beleving veel over
stedenbouw in het dagelijks
kunsten, gevoelens en beg
fascinerende bron voor des
Ze nuanceren het officiële
beleidsmakers.

langzaam aan haar inwoners
in de stad, de stedelijke at-
mosfeer van de straat, vanaf het plavei-
sten de stad zoals die 'is', zoals die
ons gepresenteerd wordt.
doelingen, geen intenties, is
actie leidt. Juist daarom ver-
de receptie van de stad en
leven. Visuele en literaire
tippen, vormen dan ook een
'andere' stadsgeschiedenis.
vertoog van ontwerpers en

Q

HANS KELLER

De gefilmde stad

Herinneringen

U zal veel worden vergeven

want

gij hebt veel films gezien

PAUL VAN OSTAIJEN

DE GENERATIE die het geluk had na de bevrijding op te groeien, kreeg naast de nu plotseling ononderbroken schoolopleiding – bij wijze van troost, leek het wel – de best denkbare bioscoopvoeding. Mijn geboortestad Haarlem telde zeven filmtheaters, waarin nu iedere week weer films draaiden. Voor elke dag van de week een andere. Vooral Amerikaanse producties hadden zich sinds 1940 bijna letterlijk voor de drempels van de bioscopen opgehoopt en moesten er nu in ijltempo doorheen worden gedraaid om de projectoren vrij te maken voor nieuwe avonturen.

NIET IN DE ZONOVERGOTEN en hier en daar geschonden straten van mijn bevrijde stad ging de wereld voor me open, maar in het opflakkerende duister van de Cinema Palace en de Luxor. Op 'het witte schoolbord', zoals K. Schippers dit nieuwe leermiddel uit onze jeugd heeft genoemd. Hij schrijft: '... tientallen filmsterren onderwezen mij in de Oogopslag, in Lopen, Zitten, Staàn, in Roken, Kijken, Glimlachen, in Luisteren, Zwijgen, Slapen, in Wachten, Drinken, Eten, alsof dat volkomen nieuwe vakken waren waarvan mij de eerste beginselen nog moesten worden bijgebracht.' Toen ik dat later las, herinnerde ik me mijn eerste regenjas, die ik bij het verlaten van de City stevig had omgegend. Het had geregend en het lantaarnlicht glom op de natte straten. Ik probeerde in mijn spiegeling die van Humphrey Bogart te herkennen om de film zo, lopend naar huis, nog een tijdje te kunnen voortzetten. Kijkend door mijn wimpers veranderde mijn route in de zijne, door een denkbeeldige stad, meer en meer veranderend in de mijne, waarin hij uiteindelijk slenterend verdween.

Mijn goed gelijkende regenjas ten spijt, begreep ik wel dat filmsterren onbereikbaar waren; zelfs hun blik was vervlogen voor

je er erg in had. Maar waar zij hadden gestaan, gewandeld, gevochten, waren leeggebloed of juist van waren weggevlucht – zulke plekken moesten hebben bestaan, bestonden misschien nog.

Zo begon het verzamelen van gefilmde steden, eerst in een schoolschrift, later in het geheugen.

'WHAT KIND OF A TOWN IS THIS?' Het is de verblufte uitroep van Henry Fonda als hij in de gestalte van Wyatt Earp aan het begin van John Fords western *My Darling Clementine* (1946) het goudzoekersstadje Tombstone, Arizona heeft betreden en tegen het vallen van de avond in de scheerstoel van de plaatselijke 'barbershop' onder vuur wordt genomen. Naast de kapper ligt de 'general store' met verschrikt naar binnen vluchtende klanten. De camera rijdt verder, honky-tonkmuziek zwelt aan en ja, daarnaast ligt de saloon. Door de klapdeurtjes valt iemand ruggelings naar buiten. Binnen wordt onbesuisd in de zoldering geschoten, glazen vliegen aan scherven en in het halfduister daarachter dansen meisjes van plezier een *French can-can*. Buiten blijft de camera in beweging. Er klinkt getimmer op de geluidsband en naast de saloon schuift de bedrijvige werkplaats van de begrafenisondernemer in beeld. De camera zwenkt naar een totaal van Main Street: de redactie van de *Tombstone Herald*, het schooltje en aan het eind van de straat de kerk met daarachter de met kruisen bezaaide begraafplaats Boot Hill, 'where so many men died with their boots on'.

Zonnige idylle DEZE EERSTE BIJDRAGE aan een zelfgemaakte autodidactische bioscoopgeschiedenis groeide uit tot een overzichtscatalogus van onder andere gefilmde western-stadjes, die ongeacht de verschillende verhalen, personages en jaren van ontstaan elk identiek aan elkaar waren. In het Spaarne Sound Theater veranderde Tombstone in Gallup, New Mexico, Henry Fonda in Gary Cooper, *My Darling Clementine* in *High Noon* (1951) en John Ford in Fred Zinneman. Maar de topografie van mijn eerste western-stadje was dezelfde gebleven. Dat werd de Grote Bekende. In tientallen latere westerns wist ik er, nog voor het verhaal was begonnen, blindelings de weg. En zo daagde het besef dat in elke volgende film uit het genre een tweede genre verborgen zat: dat van de plek, steeds dezelfde, telkens anders belicht, maar in wezen onveranderlijk.

Zoals Haarlem uit verschillende buurten bestond, die elk, als je er doorheen fietste, wel uit een ander land afkomstig leken – zo

was het in Haarlem-Noord altijd een paar graden kouder dan in de rest van de stad – en toch bij elkaar mijn Haarlem vormden, zo werd ook de schimmenwereld van de bioscoop rijker aan meer en meer soorten wijken. Als je achter het onheilspellende silhouet van de western-stad nog een tijdje rechtdoor reed en dan linksaf sloeg, belandde je vanaf het balkon van de Luxor, waar de familie-films draaiden, in het Amerikaanse provinciestadje van de *feel good*-films uit de Frank Capra-school en andere chroniqueurs van de Amerikaanse idylle. 'Hier schijnt altijd de zon. Alles maakt een vriendelijke indruk, bomen langs Main Street, aardige winkeliers staan voor de deur ("Good morning, mr. Smith"), een oude man met een wit schort veegt de stoep voor zijn drugstore, witgeschilderde houten huizen wijd uiteen op gladgeschoren gazons en omringd door sierlijke iepen en altijd fietst er een krantenjongen langs die zonder af te stappen zijn kranten met een zwaai – *bonk-bonk* – tegen de voordeur of – *bonk-bonk* – op de veranda gooit.' De Amerikaanse auteur Bill Bryson noemt deze bijeengeveegde scherven uit zijn bioscoopherinnering Amalgam City, USA in zijn boek *The Lost Continent*. Het is het stadje dat hij zich het liefst herinnert. En ik herken het, ik ben er in Haarlem ook geweest. Walter Brennan runt het benzinestation aan het eind van Main Street. In een schommelstoel op zijn schaduwrijke veranda oefent Gary Cooper zachtjes op de tuba. Alvorens het kruispunt over te steken, houdt W.C. Fields een brandende lucifer bij zijn sigaar, waar het cellofaan nog omheen zit. Mickey Rooney is de schel fluitende loopjongen van de kruidenier, Bing Crosby de langswandelende pastoor en aan de overkant lapt Deanna Durbin zingend de ramen, terwijl Kim Novak onder haar op de bus staat te wachten. Die personages uit tientallen verschillende idyllische filmverhalen vormen de mise-en-scène van schilderachtige bijzaken op de voorgrond. Waar het om gaat is de achtergrond, altijd van een onveranderlijk bedaarde en zonnige tijdloosheid. Het gefilmde Amalgam City werd zo'n krachtig icoon dat ook de schilder Norman Rockwell het tot zijn eindeloos herhaalde onderwerp maakte. Edward Hopper, een trouwe bioscoopbezoeker, leek die idylle in zijn nachtelijk-geschilderde blik juist te willen ontmaskeren.

DE TAAK VAN MIJN SCHOOLSCHRIJF met gefilmde steden, waar ik ooit in mijn zeven bioscopen was geweest – een steeds chaotischer wordende proeve van ongerichte verzamel drift, die ik veel

later bij Flauberts stapelgek geworden *Bouvard et Pecuchet* zou herkennen – was intussen tijdig overgenomen door mijn geheugen. Het kende in het compartiment 'gefilmede steden' godzijdank, maar een ordeningsprincipe: vergeten of onthouden. Onwillekeurig moest echter wat werd onthouden weer gerubriceerd.

ZO ONTSTOND tegenover de zonnige idylle van Amalgam City de kwaadaardige idylle van Neurenberg. Het gebeurde na een waar-schuwend schoolvoorstelling van Leni Riefenstahls even infame als overrompelend geënceneerde documentaire over de NSDAP-partijdagen in Neurenberg *Triumph des Willens* (1934). De film begint met opnamen van langsglijdende wolken, waarin vaag in de verte de contouren van de stad opdoemen; het begin van een Grimm-sprookje. Op de geluidsband klinkt Wagneriaanse aanzwellende muziek vermengd met het gegrom van een vliegtuig. Nabijere en lagere shots van de stad volgen; de torens, de daken. Dan terug naar de wolken, het vliegtuig doemt op. Het lijkt op een luchtaanval uit te draaien, zoals ik die eerder in Amerikaanse oorlogsfilms van veel later datum zag (en niet tijdens schoolvoorstellingen). De camera scheert nu laag over dakgoten en blikt in straten vol mensen. De muziek vindt eindelijk zijn melodie, het vliegtuig schiet niet maar landt: Hitler komt aan. Er volgt een lange autotocht door volle straten met gevels van taaikoek en speculaas, juichende bloemetjesjurken, mannen met zwaaiende hoeden en meehollende kinderen op de trottoirs. Ook uit de vensters hangen zwaaiende mensen en ik probeer achter ze naar binnen te kijken: hoe zou het er daar uitzien? Maar voort gaat het, voort; langs pleinen, fontein en standbeelden en lachende gezichten. En ik besef dat niemand de idylle van deze gefilmde stad in werkelijkheid ooit nog zal terugzien, want ik ken de filmopnamen van ruim tien jaar later – uit net zo'n alziend vliegtuig – die tonen hoe de stad aan flarden en uit zijn toekomst is geworpen. En intussen juicht de gefilmde menigte euforisch door, panisch afgewend van de komende vernietiging. Het schuldige karakter van Riefenstahls politiek-criminele meesterwerk maakt dat haar film bij herzien altijd het latere lot van de stad in zich verbergt.

Dat is niet het geval bij de eerste grote stadsdocumentaire uit de filmgeschiedenis, *Berlin – Symphonie einer Großstadt*, die in 1927 door de voormalige architect Walter Ruttmann gemaakt werd. Ruttmann schiep een volstrekt eigen universum, niet schatplichtig

aan politieke ambities. De film begint in grauw ochtendlicht met rijdende opnamen – vanaf een trein, zoals valt te begrijpen uit langsflietsende seinalpalen en het glinsterende labyrint van elkaar kruisende wissels – door het non-descripte rommelige gebied dat een grote stad omringt. Dan langs volkstuintjes, de eerste buitenwijken, reclames op blinde muren, af en toe een voortijlende blik in de stad vanaf passerende viaducten. Kantstrasse? Savignyplatz? Ten slotte de duisternis van het eindstation, een naderend stootblok, op de muur erachter een enorme letter B waarop het beeld tot stilstand komt. Altijd, bij herzien, is er een ogenblik de herinnering aan de wereld van Paul van Ostaijen, die hier in Berlijn zijn dada-scenario schreef voor *De Bankroet-Jazz* (1919). Net als hij kruipt Ruttmann achter die signalerende B, in een nu eens lyrische en dan weer hamerende montage, de dynamo van de grote stad binnen. In negentig minuten vat hij 24 uur Berlijn samen tot een hommage aan een razende machinerie, die ontzag maar ook vrees inboezemt.

In *Berlin – Symphonie einer Großstadt* is de expressionistische handleiding neergelegd voor het gebruik van de stad als filmpersonage in het onuitputtelijke genre van de 'film noir'. De term dateert pas uit 1946, toen de Franse criticus Nino Frank hem als eerste gebruikte om de sfeer aan te duiden van duistere, meestal fataal aflopende Amerikaanse gangsterfilms uit die dagen, die zich afspeelden in de spelonken van New York. Die gefilmde stad was het archetype geworden van het meest angstaanjagende dat een held kon overkomen: dwalen door een doolhof zonder middelpunt.

HET TOEVAL HEEFT GEWILD dat een Berlijnse filmmaker die **Illusiestad** specifieke eigenschap van New York al in de jaren twintig ontwaarde. Fritz Lang, die zijn architectuurstudie staakte toen hij de cinematografie als zijn bestemming had ontdekt en vervolgens als cineast zijn naam snel vestigde, maakte in 1924 een studiereis naar Hollywood. De reis werd in de haven van New York onverhoeds onderbroken: het Duitse stoomschip uit Hamburg waarop hij voer – het eerste dat na afloop van de Eerste Wereldoorlog in Amerikaanse wateren zou worden toegelaten – werd voor onderzoek door de Amerikaanse autoriteiten aan de ketting gelegd.

Niemand mocht van boord en zo staarde Lang 's nachts urenlang gefascineerd vanaf het hoogste scheepsdek in de straten van Manhattan. 's Nachts leek alle leven uit de stad geweken', herinnerde hij zich later. 'Beneden duisternis en omdat de wolkenkrab-

bers boven waren verlicht, leken ze gewichtloos geworden. Dit was geen stad, dit was de illusie van een stad.' Hier maakte hij zijn eerste schetsen voor de film *Metropolis* (1927), die – het toeval was de geschiedenis opnieuw behulpzaam – in dezelfde week in première ging als Ruttmanns Berlijn-documentaire. *Metropolis* was een absurd futuristisch melodrama, maar de nagebouwde versie van een in de toekomst opgerekt Manhattan torende imponerend uit boven de potsierlijke onheilsgeschiedenis die er zich afspeelde.

Ruttmanns visie op het echte Berlijn en Langs fantoom van Manhattan legden de grondslag voor de film noir, het genre waarin de gefilmde stad naast protagonist en antagonist onveranderlijk het derde personage zou spelen. Ruttmann sneuvelde aan het Oostfront. Lang week tijdig uit naar Hollywood, waar hij het genre dat hij onwillekeurig had helpen vestigen, verder zou ontwikkelen.

METROPOLIS had ook bij de Amerikaanse filmindustrie grote indruk gemaakt. Het handwerk van de UFA-modelbouwers leerde haar dat het efficiënter was te filmen in de illusie van New York dan in de echte stad. Manhattan werd voortaan, uitzonderingen daargelaten, opgetrokken op de 'back lots' van Los Angeles en in de studio's van Burbank. De actrice Rosalind Russell speelde ver-

Maquettebouwers
in UFA studio's
bij rangschikken
Metropolis decors



bazing toen ze op de set van haar nieuwe productie merkte dat Empire State Building nu links achter haar stond, terwijl het gebouw in haar vorige film zich steeds rechts van haar had bevonden. 'Dat was je thuis nooit gelukt', zei ze tegen de cameraman. Ze kwamen beiden van Manhattan.

In de 'art departments' van Hollywood werd New York gaandeweg de best gedocumenteerde stad ter wereld. De exact kloppende schaduw ervan ligt er opgeslagen in miljoenen foto's van huizen, straathoeken, gebouwen, lantaarnpalen, straatnaambordjes, brandkranen, parkeermeters, luchtroosters, dakgoten, brandtrappen, voordeuren, stoeptegels, stoplichten, uithangborden, etalages, tourniquets, vestibules, traptreden en ander onvervreemdbaar straatmeubilair. Gevels en uitzichten, plattegronden van entrees en etages zijn tot op het detail verwerkt in tekeningen. De stad is zodoende volledig manipuleerbaar geworden. Op de 'back lots' van de filmstad schijnt altijd de zon over Fifth Avenue, in de studio's is het in de zijstraten altijd spelonkduister en de belichter, die nog niet weet hoe dat moet, krijgt een snelle rondgang langs de schilderijen van Edward Hopper. 'Ah, *Night Hawks!*'

Vanuit die referentiebibliotheek heb ik de weg leren te vinden in mijn ultieme gefilmde stad zonder ooit eerder in New York te zijn geweest. Toen ik de stad dan eindelijk voor het eerst bezocht, was het alsof ik er tegelijkertijd in tientallen films tegelijk rondliep, waarvan ik er een paar nooit eerder had gezien en toch herkende.

Ik schoof die avond het raam van mijn hotelkamer omhoog, keek van de zesentwintigste naar beneden en volgde een trein die de stad verliet. Was dat niet Savignyplatz?

R

De 'City of the Mind'

'THERE'LL ALWAYS BE PARIS', Humphrey Bogarts beroemde zinnenet in *Casablanca* spreekt van Parijs als de plek van zijn zorgeloos uitgelaten romance met Ingrid Bergman, en maakt de stad tot een metafoor van een verliefdheid die alleen in de herinnering kan voortleven. De korte flashback die hun romance beschrijft, plaatst haar tegen de achtergrond van de Arc de Triomphe, de Seine, de cafés, de stereotypische Parijse lente, de stad zoals die het publiek al voor de geest staat. Maar in de film wordt van Parijs ook een complexer beeld opgebouwd. De stad krijgt een van de hoofdrollen in de film, als belichaming van het persoonlijke én het politieke. Het Parijs van voor de Duitse bezetting staat voor een onschuldig paradijs waarin zich een gelukkige liefdesaffaire afspeelt, terwijl de bezetting zelf het motief wordt om het Amerikaanse isolationisme aan de orde te stellen via de hoofdpersoon Rick, die aanvankelijk alleen met zichzelf bezig is, maar zich uiteindelijk engageert met de wereld om hem heen. In onze verbeelding is het Parijs van deze film zowel het onwerkelijke en dromerige decor van de psychologische bevrijding als de ontredde gegijzelde die bevrijd moet worden van zijn bezetters – de bevrijdende stad die bevrijd moet worden.

Van de stad een metafoor maken is maar een van de vele transformaties die we het stedelijk weefsel in onze geest kunnen laten ondergaan. Zoals 'naties' en 'streken' worden 'steden' het domein van *imagined communities*, zoals Benedict Anderson ze noemt. Inwoners en bezoekers kunnen zich identificeren met een stad. De stad krijgt een karakter toegeschreven en wordt geassocieerd met een bedacht personage. Het beeld dat aan de buitenstaander wordt gepresenteerd, zij het de zakenman of de toerist, kan gebouwd zijn op het zelfbeeld van de stad, maar wordt vaak zo verdraaid en vergengd dat het niet meer spreekt van een intieme band met de stad, en geen recht meer doet aan de observaties uit de eerste hand van hen die er leven en zich ermee identificeren. Aan de andere kant kunnen bezoekers in een stad een museum of zelfs een universiteit zien. Een stad kan geconstrueerd worden als een etnografische vindplaats, een voorbode van de toekomst, of de drager van een nationale identiteit.¹

1 Zie 'De koloniale stad' van Maristella Casciato in dit boek.

Het beeld van de stad en de verschillende manieren waarop daarmee wordt omgegaan, heeft een historische dimensie die een plaats verdient binnen de stedenbouwkunde als wetenschap. Ed Taverne heeft laten zien hoe zinvol het is de 'city of the mind' te bestuderen met behulp van een breed palet aan benaderingen.² Dit uitgestrekte onderzoeksterrein kunnen we om te beginnen in kaart brengen door uit te gaan van drie concepten: het beeld van de stad (the image of the city), de verbeelde stad (the imagined city) en de denkbeeldige stad (the imaginary city).

Het *beeld van de stad* is de voorstelling die individuen of collectieven opbouwen, dat wil zeggen de conceptie die de ervaring van de stad in de geest oproept. Het is een voorstelling die uitgaat van een werkelijk bestaande stad, die op allerlei manieren ervaren kan worden: er wonen, er op bezoek gaan, er rondlopen, -fietsen, -rijden, er met de trein doorheen reizen, aandachtig of ongericht rondkijken, et cetera. Een stad kan vele beelden oproepen, die naast elkaar bestaan en de diverse activiteiten weerspiegelen van degenen die de stad ervaren. Het geografische beeld van de stad dat Kevin Lynch bestudeerde, toont de oriëntatiepunten die worden bepaald en gedeeld door een bevolking die dagelijks van de stad gebruikmaakt. Die kunnen heel anders zijn dan de bezienswaardigheden op de route van de toerist, als zodanig geconstrueerd door het commerciële reiswezen en bevestigd door de toerist die de gebaande paden volgt naar de aanbevolen bestemmingen. Terwijl het stadsbeeld van de inwoners wordt gemarkeerd door de trajecten en herkenningstekens in het stedelijk weefsel die hun status ontleen aan hun vertrouwdheid, is de toeristische route er juist op gericht een spectaculair stadsbeeld op te roepen dat het buitengewone accentueert en doorgaans weinig te maken heeft met het gewone, dagelijks leven. Het zelfbeeld van de stad, het beeld dat de stad voor zichzelf opbouwt, zal normaal gesproken een combinatie zijn van het geografische beeld en het toeristische beeld, een voorstelling waarin die speciale kenmerken van de stad die vooropstaan in de trots, de propaganda en de zelfpromotie wordt gecombineerd met de kenmerken van het vertrouwde, het sentimenteel opgehemelde en het alledaagse.

Het beeld van de stad dat mensen voor de geest staat, kan sterk

2 E. Taverne, I. Visser (red.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*, Nijmegen 1993, p. 330.

verwant zijn aan de tweede categorie, de *verbeelde stad*, dat wil zeggen de fysieke stad zoals ze door kunstenaars, architecten, planners en anderen wordt voorgesteld in kunst, film, literatuur, muziek en reclame. Het San Francisco van de 'golden gates' die openzwaaien in het liedje staat evenmin los van het geografische als van het toeristische beeld van de stad, waarin de brug een vast herkenningspunt vormt. Als we de verbeelde stad willen onderzoeken is het juist zaak de relatie te ontleden tussen wat we waarnemen en hoe dat wordt verbeeld. De voorstellingen van de stad roepen de bekende vragen op die we bij alle vormen van mimesis tegenkomen, met name die naar de vooronderstellingen achter de gemaakte keuzes: we vragen ons af wat er buiten het beeld is gelaten, wat doelbewust is uitgekozen, en wat die beslissingen impliceren. Op basis daarvan analyseren we de positie die de maker van de voorstelling inneemt en maken we een inschatting van het publiek voor wie ze is bestemd. Voorstellingen van de stad worden, niet minder dan andere, gegenereerd via de maatschappelijke processen van de cultuurproductie. Ze kunnen ons dingen leren over de klassen- en sekseverhoudingen, over de economische en politieke ontwikkeling. Misschien wel de krachtigste eigenschap van stadsvoorstellingen is hun beweeglijkheid in de tijd: ze kunnen het verleden, het heden én de toekomst verbeelden. Kaarten en tekeningen uit het verleden leren ons over de praktijken en mores van de stad in de tijd dat ze werd afgebeeld, maar de voorstellingen die een bewust subjectief beeld van het verleden schetsen zijn al even leerzaam, want die onthullen hoe hun maker tegen dat verleden aankijkt. Ook de toekomstprojecties van planners behoren tot de categorie van de verbeelde stad en zijn uitstekende bronnen van kennis over de hedendaagse waarden en belangen die erin worden uitgedrukt.

Met de *denkbeeldige stad*, de derde categorie, bedoel ik de fantasiesteden, losgemaakt van elke poging tot een weergave van feitelijke stedelijke omstandigheden. Het zijn voorstellingen die dromen en angsten over de maatschappelijke en politieke orde uitdrukken. Ze wijzen de weg naar utopische of dystopische alternatieven die ons een breder zicht geven op wat mogelijk is. Van de bijbelse 'stad op de berg' die niet verborgen kan blijven tot St. Augustinus' aardse en hemelse Stad van God heeft de stad als metafoor gediend voor de wil en macht van het collectief. John Winthrop benutte het ideologisch potentieel van de bijbelpassage

27 Febr. '16. — No. 2018

DE AMSTERDAMMER, V

HET NIEUWE UITE



toen hij de nieuwe Amerikaanse kolonie Massachusetts aanduidde als een 'stad op de berg', en dezelfde notie is door elke Amerikaanse president sinds Adams gebruikt om uitdrukking te geven aan het Amerikaans nationalisme. Het zinnebeeldig gebruik van de stad in maatschappijkritiek heeft nog zijn meest vruchtbare uitingen gevonden in romans, sciencefiction en kinderliteratuur. In de *Tovenaar van Oz*-serie, geschreven door L. Frank Baum, dient de Stad van Smaragd als het toneel van zijn satire op de tekortkomingen van de Amerikaanse maatschappij en tegelijkertijd als de voorstelling van zijn visioen van een communautaire samenleving.

EIDINGSPLAN-ZUID



Berlage's Profetie aan Amsterdam:

In 't midden van den twist, en 't woeden nimmer moe,
Verheft uw stad haar kroon tot aan den hemel toe,
En gaat door veen en sloot een nieuwen uitleg vinden,
En rekt de armen naar de zoete zuiderwinden....

(Vondel's voorstelling van, Rafael aan Gijbrecht van Amstel, getygd).

Spotprent van Johan

Braakensiek in

De Amsterdammer,

27 februari 1916

Het beeld van de stad, de verbeelde stad en de denkbeeldige stad zijn geenszins elkaar uitsluitende categorieën, maar heuristische hulpmiddelen om een onderscheid te maken tussen de stad zoals ze wordt ervaren, verbeeld en gefantaseerd. De *City of the Mind* is een complex en veelomvattend onderwerp en onze mentale voorstellingen van de stad zijn een rijk gelaagde palimpsest of montage. Hoe vruchtbaar het onderzoek hiernaar kan zijn, wordt door Ed Taverne aangetoond in zijn analyse van de veelvoudige betekenissen van de socialistische stad zoals verbeeld in een roman door Brigitte Reimann: met haar boek over Hoyerswerda Neustadt

wordt een bestaande stad niet alleen gefictionaliseerd, maar ook omgevormd tot een metafoor van een gefrustreerd idealisme, ongeveer zoals Parijs in *Casablanca* tot ons komt als voorstelling én allegorie.³ Een Nederlands voorbeeld van een zowel veelomvattend als veelvormig beeld van de stad heb ik gevonden in een spotprent van Johan Braakensiek uit 1916.

Het bijschrift van de spotprent verklaart de belangrijkste bedoeling ervan: de viering van het nieuwe plan voor de stadsuitbreiding van Amsterdam naar het zuiden. Amsterdam was in de tweede helft van de negentiende eeuw flink gegroeid, toen de economische voorspoed van de stad zich voor het eerst sinds de Franse bezetting herstelde. Gedurende het laatste kwart van de eeuw breidde de stad zich uit buiten de grenzen die in de zeventiende eeuw waren vastgelegd, met een serie nieuwe woonwijken gebouwd rond de halvemaaan van de Buitensingel, naar een plan dat in 1877 door de gemeenteraad was aangenomen. Het plan voorzag in een aantal onderscheiden woonbuurten met een eigen stratenpatroon, verbonden door een Ceintuurbaan. Naarmate deze buurten werden opgevuld met lange rijen repetitieve standaardblokken rees het verzet tegen de nieuwbouw, dat uiting vond in de pers en de gemeenteraad. Tegen de eeuwwisseling waren veel Amsterdammers tot de conclusie gekomen dat de verdere uitbreiding van de stad een andere benadering vereiste, een benadering die esthetisch beter aansloot bij wat inmiddels werd bewierookt als een glorieus meesterwerk van stadsplanning, de concentrische grachtengordels zoals ze in de zeventiende eeuw waren aangelegd.

Om het plan voor de zuidelijke stadsuitbreiding op te stellen, werd de architect H.P.Berlage aangetrokken. Zijn eerste voorstel werd uiteindelijk vervangen door een plan dat hij in 1915 voltooide. De plattegrond en twee grote perspectieftekeningen van dat stadsuitbreidingsplan werden van 13 november tot 13 december van

3 E. Taverne, *Franziska Linkerhand* (1974): een architectuurhistorische beschouwing over een roman van Brigitte Reimann, Amsterdam 2003.

4 H.P.Berlage, 'Bij de Afbeeldingen Amsterdam Zuid', *De Nieuwe Amsterdammer*, 47 (20 november 1915), p. 6.

5 J. B. van Loghem, 'Tentoonstelling van Architectura et Amicitia in het Stedelijk Museum te Amsterdam', *De Nieuwe Amsterdammer*, 50 (11 december 1915), p. 6.

dat jaar tentoongesteld in het Stedelijk Museum, als onderdeel van een expositie gewijd aan Berlage en aan het zestigjarig bestaan van het architectonisch genootschap Architectura et Amicitia, en trokken veel aandacht bij het publiek en de pers. Binnen een week na hun verschijning publiceerde het vooruitstrevende weekblad *De Nieuwe Amsterdammer* de plannen met een korte toelichting door Berlage, die de perspectieftekeningen aanduidde als 'geteekende toelichtingen' op het plan en opmerkte dat ze twee verschillende doelen dienden, voor twee publieksgroepen. Het eerste doel was het plan te illustreren 'voor hen die zich moeilijk zelf een voorstelling van een nog te bouwen stadsgedeelte kunnen maken'. Het tweede was de architecten, 'die later de bebouwing zullen uitvoeren', te laten zien hoe het plan in de derde dimensie kon worden gerealiseerd.⁴ Toen de tentoonstelling sloot, werd ze door de architect J.B. van Loghem besproken; hij noemde de tekeningen van Amsterdam-Zuid het belangrijkste werk van Berlage dat hij ooit had gezien en prees hem om zijn idealisme.⁵

H. P. Berlage,
Amsterdam Zuid
gezien van
boven de Zuider-
brug, 1915



De spotprent van Braakensiek werd gepubliceerd op 27 februari 1916, ruim twee maanden na de sluiting van de tentoonstelling. De aanleiding was Berlages zestigste verjaardag op 21 februari, die ook werd gemarkeerd met de verschijning van een speciale uitgave van het *Bouwkundig Weekblad* en een bundel essays gewijd aan zijn werk.⁶ Dat waren gespecialiseerde uitgaven die slechts het selecte publiek van ingewijden in de architectuur onder ogen kwamen. De publicatie van een cartoon door Braakensiek was daarentegen een publieke gebeurtenis. Naar de tekeningen die Braakensiek voor *De Amsterdammer* maakte, werd elke week reikhalzend uitgekeken; na verschijning werden ze direct voor de etalageramen opgehangen om de voorbijgangers een blik te gunnen op de laatste kwinkslag van de cartoonist. Braakensieks tekeningen waren over het algemeen mild van toon, vaak scherpzinnig uitgevoerd maar niet diepgaand kritisch, en dreven meestal gemoedelijk de spot met internationale en nationale politieke bokkensprongen. Maar het weekblad volgde ook plaatselijke kwesties op de voet; gegeven de rol van

H. P. Berlage,
Amsterdam Zuid
gezien van boven
het zuiderstation,

1915



Amsterdam als hoofdstad waren dat vaak kwesties van nationaal belang. Berlage was in 1916 de beroemdste Nederlandse architect, dus was het niet meer dan passend dat Braakensiek zijn wekelijkse plaat zou wijden aan Berlage en zijn plan voor Amsterdam.

De tekening toont Berlage gekleed in een professorentoga terwijl hij, staande voor de troon van de Stedenmaagd, zijn plan voor de zuidelijke stadsuitbreiding ontvouwt en gebaart in de richting van een uitzicht op Amsterdam-Zuid zoals het er in de toekomst, na de realisatie van zijn plan uit zal zien.

Om de betekenissen die in de tekening zijn verpakt te ontrafelen, moeten we de verschillende delen nader bekijken, die elk op hun beurt antwoord geven op eerdere voorstellingen van de stad. Braakensiek begon in 1886 te tekenen voor *De Amsterdammer*. Zijn eerste Stedenmaagd als personificatie van de stad dateert ook uit dat jaar en zet een traditie voort die al was gevestigd in andere Nederlandse periodieken als *De Nederlandsche Spektator*. Het is een literaire en visuele stijlfiguur die al in de Oudheid werd toegepast in de klassieke *topoi* van de stad, en verder ontwikkeld in de renaissancistische retoriek: de personificatie van de stad, uitgaande van de idee dat de diversiteit en dynamiek van de stad zijn samen te vatten in één overkoepelende figuur. Wat van de zeventiende tot het aanbreken van de twintigste eeuw constant blijft, is de perceptie van de stad als een eenheid met een eigen karakter, dat wil zeggen van een stad die een tastbare persoonlijkheid kan aannemen. In de zeventiende eeuw, het tijdperk dat de stad op het toppunt van haar economische macht stond, werd de Amsterdamse Stedenmaagd in verschillende versies voorgesteld als een godin of koningin op een troon, met de rijkdommen van de vier windstreken aan haar voeten. De eerste keren dat Braakensiek de Stedenmaagd opvoerde, volgde hij het zeventiende-eeuwse model. Ze verschijnt als een machtige, majesteitlijke figuur, gekleed als een klassieke godin, getooid met de kroon die ook het Amsterdamse stadswapen bekroont, en die de stad in 1488 toegekend had gekregen door (toen nog) koning Maximiliaan van Oostenrijk. Braakensiek versierde haar gewaden meestal met de drie Andreaskruisen die ook in het stadswapen staan. Maar rond 1892 begint de Stedenmaagd

6 'De invloed van Dr. Berlage op de ontwikkeling der Nederlandsche bouwkunst', *Bouwkundig Weekblad*, 36 (1916), pp. 331-338. En: K. P. C. de Bazel e. a., *Dr. H. P. Berlage en zijn werk*, Rotterdam 1916.

te verschijnen als een bourgeoismatrone en wordt haar kroon kleiner, nu Braakensiek de Stedenmaagd steeds vaker opvoert als de personificatie van de gemeenteraad. Ze wordt afgebeeld als de echtgenote van de burgemeester en als moeder van de wethouders dan wel van Mercurius. Na de oorlog raakt ze soms haar kroon kwijt en wordt een jong, modieus charlestontype, geactualiseerd als uitdrukking van de modernisering van de stad en gereduceerd in status als uitdrukking van de relatief bescheiden rol van Amsterdam in de wereld. In de depressie van de jaren twintig kon de stad moeilijk nog in haar historische glorie worden verbeeld.

De cartoon uit 1916 toont de Amsterdamse Stedenmaagd echter nog altijd als vorstin, met klaarblijkelijke verwijzingen naar haar luisterrijkere voorgangers in de zeventiende eeuw, compleet met een kleine maar opvallende kroon en witte plooikraag. De toespelingen op de zeventiende eeuw zetten zich voort in Berlages toga en baret, die ook verwijzen naar het eredoctoraat dat hem in 1914 door de universiteit van Groningen was toegekend. In het bijschrift bij de tekening, onder het hoofdje 'Berlage's profetie aan Amsterdam', spreekt Berlage de Amsterdamse Stedenmaagd met deze woorden toe:

*In 't midden van den twist, en 't woeden nimmer moe,
Verheft uw stad haer kroon tot aen den hemel toe,
En gaat door veen en sloot een nieuwe uitleg vinden,
En rekt de armen tot de zoele zuiderwinden.*

Dit is een variatie op de aartsengel Rafaëls voorspelling aan Gijsbrecht van Amstel in het gelijknamige toneelstuk van Vondel. De eerste twee regels zijn dezelfde, maar de laatste twee zijn in de plaats gekomen van deze oorspronkelijke strofen:

*En gaet door vier en ys een andre weereld vinden,
En dondert met geschut op alle vier de winden.*

Hierin legt Braakensiek de pointe van zijn cartoon. In het toneelstuk van Vondel is Gijsbrecht verbannen uit zijn verwoeste stad, maar de aartsengel Rafaël verschijnt aan hem en voorspelt de herrijzenis van de stad in grotere luister dan voorheen:

*Al leit de stad verwoest, en wil daer niet van yzen:
Zy zal met grooter glans uit asch en stof verrijzen.*

Er is geen toneelstuk zo nauw verweven met een stad als Joost van Vondels *Gijsbrecht van Amstel* uit 1637 met Amsterdam. Het werd geschreven voor de opening van de Stadsschouwburg en is van 1641 tot 1968 jaarlijks opgevoerd. Berlage had zelf decorontwerpen bijgedragen voor een bijzondere uitvoering waarmee het toneelstuk in 1893 een moderne vorm en interpretatie kreeg.⁷ Was het stuk oorspronkelijk geschreven als een viering van de verworvenheden van het zeventiende-eeuwse Amsterdam en een verheerlijking van het handelsimperium en de heerschappij over de wereldzeeën van de stad, de moderne versie was bedoeld om de aandacht te vestigen op de recente wederopbloei van de stad, en dus in feite een parallel te trekken tussen de Gouden Eeuw en de tweede gouden tijd van rond 1900. Braakensieks prent trekt die parallel door. Nu zien we Berlage in de rol van Rafaël, die de Amsterdamse Stedenmaagd zijn profetie van expansie en groei voorhoudt.

In de tekst verheft de stad opnieuw haar kroon tot aan de hemel, maar wat ze nu gaat 'vinden' is een nieuwe uitleg naar het zuiden, nogal bescheiden in vergelijking met de 'andre weereld' van de ontdekkingsreizen waar Vondel op doelt. 'Zoele zuiderwinden' blazen in plaats van de legendarische 'alle vier de winden': Amsterdam bloeit weer op, maar op een bijna provinciaals niveau.

In het beeld toont Braakensiek ons zijn versie van Berlages plattegrond en perspectief. De kaart die de Stedenmaagd voor zich op tafel heeft liggen en de verbeelding van het gerealiseerde plan vertonen echter merkwaardig weinig overeenkomst met de tekeningen die Berlage kort daarvoor had tentoongesteld. Wat er te zien is van de kaart voor de Stedenmaagd komt niet overeen met Berlages plantekening. En het vogelvluchtperspectief op de stad, het visioen van het toekomstige Amsterdam, beantwoordt geheel niet aan de grote perspectieftekeningen die Berlage de architecten als voorbeeld en het publiek als voorlichtingsmateriaal had gepresenteerd. Dat is nogal raadselachtig, want Braakensiek moet tot februari 1916 ruim de gelegenheid hebben gehad om de feitelijke voorstellingen van het toekomstige Amsterdam zoals dat Berlage voor ogen stond te bekijken. Die voorstellingen tonen een ordelijke stad, op grote schaal ontwikkeld langs geometrisch uit-

7 L. Simons e. a., *Gijsbrecht van Amstel: d'ondergang van syn stad en syn ballingschap: treurspel*, Haarlem 1893.

gezette lanen, bebouwd met in stadsblokken tegelijk ontworpen woningen, een uitdrukking van de moderne stad van snelheid en mechanische reproductie. Evenals Berlage wil ook Braakensiek ons een overzicht van de toekomstige stad bieden, maar zijn visioen verraaft zijn ambivalente houding tegenover de stadsuitleg. Hoewel hij de tragische barok-notie van de stad die uit haar as herrijst omarmt, inclusief de erin vervatte implicatie van de vluchtigheid van de roem, en hoewel ook hij de stadsplanner in de heldenrol opvoert, drukt Braakensieks prent niettemin een diepgaand wantrouwen tegenover de toekomst uit. Zijn tekening laat zien dat hoe verder de stad zich uitbreidt, hoe chaotischer het stedelijk weefsel wordt. Als een soort grove echo van de stroom- en telefoonkabels die in die tijd kriskras over de stad gespannen waren, is het hele stadsbeeld bezaaid met ruwe en wanordelijk verspreide krassen, als littekens op het vogelvluchtperspectief. Braakensiek heeft zijn prent gemaakt ter ere van Berlage en de stadsuitbreiding, maar zijn verbeelding ervan verraaft zijn bezorgdheid tegenover de opmars van de moderniteit. In laatste instantie getuigen zijn aanhoudende verwijzingen naar continuïteit – het vasthouden aan het traditionele stijlmiddel van de personificatie en aan de profetie van de opbloei van de stad ontleend aan Vondel – van zijn inherente conservatisme, terwijl zijn ambivalente voorstelling van de stadsuitbreiding getuigt van zijn angst voor de modernisering. Op één niveau is zijn tekening een treffende ode aan de architect, geplaatst in de vertrouwde rol van beschermengel van de stad, op een ander niveau brengt Braakensiek de twijfels van de Amsterdamse bevolking tot uitdrukking, die elke week weer uitkeek naar zijn vertolking van hun reacties op de actualiteit. We zien in deze ene tekening van de stad tegelijk de omarming van vroegere stadsvoorstellingen als middel om het heden inzichtelijk te maken en het gebruik van contemporaine voorstellingen (in de vorm van Berlages plattegrond en perspectieftekeningen) als middel om zorgen over de toekomst uit te drukken. De architect/planner krijgt weliswaar de heldenrol toebedeeld, maar of hij het publiek ook werkelijk kan geven wat het verlangt, wordt subtiel ter discussie gesteld.

Braakensieks beeld toont op voorbeeldige wijze hoe complex de vormen zijn die de stad in onze verbeelding kan aannemen en hoe krachtig het concept van de 'city of the mind' is als uitdrukking van onze hoop en vrees. Het bevestigt de zin van het onder-

zoek naar het beeld van de stad, de verbeelde stad en de denkbeeldige stad, als middel om verborgen, maar wel degelijk werkzame visies op de stad aan het licht te brengen.

S

De open stad

DE 'OPEN STAD' is geen fundamenteel begrip. Het is een dialectisch concept dat het erg rekbare idee van de openheid en de eerder stugge (maatschappelijke én materiële) realiteit van de stad op elkaar betreft. Oorspronkelijk stamt het begrip uit de moderne oorlogvoering. Op kaarten van de zestiende en zeventiende eeuw duidde de term steden aan die niet door versterkingen en de geëigende verdedigingssystemen werden beschermd. In het begin van de twintigste eeuw bepaalden internationale overeenkomsten dat er tegen een 'open stad' geen militair geweld mag worden gebruikt. De titel van de film *Roma, città aperta* van Rossellini, die de Eeuwige Stad onder het nazisme en het fascisme toont, verwijst naar dat uitzonderingsstatuut dat tijdens de Tweede Wereldoorlog ook aan ongenaakbare steden als Parijs is gegeven. Met deze betekenissen in het achterhoofd en met de bedoeling ook een maatschappelijke boodschap aan het begrip te verbinden in een stad die langzaam een extreem-rechtse politieke beweging in haar schoot voelde ontstaan, gaven we het thema 'open stad' mee aan het architectuurprogramma van Antwerpen, culturele hoofdstad in 1993.¹ Recente publicaties handelen vanuit verschillende invalshoeken over hetzelfde begrip en hebben er nieuwe betekenissen aan gegeven.² De huidige 'oorlog tegen het terrorisme' en de daarmee gepaard gaande veiligheids- en controlemaatregelen, brengt de fragiliteit van het idee van de open stad in de actualiteit.

TOT NOG TOE is er weinig aandacht besteed aan de zin die aan het begrip 'open stad' kan worden verleend en vooral aan de samenwerking tussen deze twee, vanuit fenomenologisch, semiologisch en etymologisch standpunt elk op zich complexe woorden. De uitdaging is om in de studie van de 'open stad' de effecten van de 'openheid' en het 'openen' op de stedelijke vorm en samenleving na te gaan, maar ook te onderzoeken hoe stad en stedelijkheid op hun beurt het begrip van de openheid hebben beïnvloed en geïn-

1 Vgl. P. Uyttenhove (red.), *Open Stad, stedenbouw en architectuur*, Antwerpen 1993.

2 Zie bijv. J. Knechtel (red.), *Open City* (themenummer *Alphabet City. Culture theory politics*), 6 (1998).

terpreteerd. De openheid blijkt aan het begin- en eindpunt te staan van de dialectiek van de moderne stedelijke samenleving: de moderniteit gaat in tegen alles wat gesloten, dicht, klein, verborgen, bekrompen is en staat tegelijkertijd aan de oorsprong van krachten die die geslotenheid en begrenzingsdrang, dat protectionisme, die territoriumprincipes en classificatiesystemen in de hand werken.

Het begrip 'open' houdt een oorsprongsgedachte in, of anders gezegd, elk begin, elke oorsprong – geboorte, *Big Bang*, onthulling, bevrijding, doorbraak – is een vorm van openen. Met dit 'openen' ontdoet de mens zich van zijn primitieve, 'prenatale' omwikkeling en *ont*-wikkelt zich, niet *in* de ruimte maar *als* ruimte, als een topos. Het woord 'open' heeft dezelfde stam als 'op', 'up' (zoals in 'put up', 'set up', 'the door is up') of 'auf' (»Macht die Tür auf«), waaruit woorden zijn voortgekomen als 'open' (Oud-Fries), 'opan' (Oud-Saksisch), 'offan' (Oud-Hoog-Duits), 'opinn' (oud-Noors), alle gebaseerd op het Germaanse 'upanaz'.⁴ De betekenissen van 'open' evolueren en passen zich aan aan de veranderende samenleving. Van de ene taal tot de andere ondergaan 'open', »ouvert«, »offen«, »aperto«, »abierto« en hun afgeleiden en stamwoorden kleine of grote betekenisverschuivingen. Verschillende betekenissen komen in het hybride begrip van de open stad inderdaad samen. Taalgebruik en etymologie zijn essentieel bij de ontleding van die betekenissen. Ze verschaffen een directe kijk op de manier waarop zich vanuit het begrip van de openheid een 'vocabularium' van ruimtelijke concepten en vormen ontwikkelt die letterlijk of metaforisch worden aangewend in de vertogen over stad en stedenbouw. Ongeacht de taal kunnen we in het Westen voor het begrip 'open' toch een viertal betekenis categorieën onderscheiden die het



Een gravure van Provost toont de doorbraak van de rue Monge in Parijs door Haussmann in de jaren vijftig van de 19de eeuw. Een opening is ook een gat, een spieet, een doorbroken plek in een vast en continu lichaam.

de laatste twee eeuwen heeft aangenomen en die toepasbaar zijn op de stad.

IN EEN EERSTE BETEKENIS van 'open' stelt de stad zich bloot aan ieders 'blik' door haar *imago* en haar publiek domein (vergelijk in het Duits 'Öffentlichkeit' en in het Nederlands 'openbaarheid') op doelbewuste, manifeste of patente wijze te organiseren of zich er aan over te geven. Christopher Wrens plan voor Londen, het 'Haussmannisme', het hygiënisme, de sociale hervormingsbeweging, de openbare werken onder leiding van de stadsingenieurs hebben deze vorm van stedelijke 'openbaring' tot een paradigma ontwikkeld. De stad wordt in de negentiende eeuw van binnenuit geopend. Ze moest een 'open boek' worden, makkelijk te begrijpen, publiek toegankelijk, zonder verborgen hoeken. Een opening is ook een gat, een spleet, een doorbroken plek in een vast en continu lichaam.³ Lanen, pleinen, straten, parken worden in de bestaande stad aangelegd. In de Franse taal heeft men het in dit verband overigens over het 'openen' van straten of boulevards. Buurten worden doormidden gesneden alsof het om heelkundige ingrepen in zieke lichamen gaat. Leonardo Benevolo beschrijft deze openbaring die in de renaissance stilaan op gang kwam als 'rooms thrown open'. Vele grote Europese steden bejiveren zich in de negentiende eeuw om in de bouwkunst, de decoratieve kunsten en de stedelijke ruimte hun nationale identiteit uit te drukken. Openbare gebouwen en pleinen worden ingekleed om internationale toeristen te lokken, maar ook om de bevolking volgens de nieuwe burgerlijke waarden op te voeden. De burgerij is volgens filosoof Jürgen Habermas de groep van privé-mensen die zich verenigen als een 'publiek' en verbruikers zijn van hun eigen *imago*.⁴ Deze bewuste

3 Zie de rubriek 'open' in *The Oxford English Dictionary*, vol. X, Oxford 1989, pp. 834-843.

4 C. T. Onions (red.), *The Oxford Dictionary of English etymology*, Oxford 1966, p. 628.

5 Zie de rubriek 'ouverture' in D. Diderot en J. d'Alembert, *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, deel II, 1757.

6 J. Habermas, *The Structural Transformation of the Public Sphere*, geciteerd in: M. A. Pelizzari, 'Bourgeois spaces and historical contexts: facets of the Italian city in nineteenth-century photography', *Visual Resources*, 1 (1996), pp. 11-12.

opening van de stad heeft echter ook haar dialectische zoniet duistere (deels onderbewuste) tegenhanger, omdat de organisatie van de publieke ruimte een verscherpte sociale en militaire controle toelaat.

De open stad is hier een visuele naar de buitenwereld gekeerde structuur, een voor het oog eindeloos toegankelijke en fysiek onbelemmerde ruimte, die echter vaak op Potemkin-achtige wijze de misère en de groezeligheid die ze heeft voortgebracht, wegveegt of verbergt achter een decor van nieuwe façades, brede lanen en ruime pleinen. Het perspectivisch landschapsconcept treedt hier ook de opbouw van de stad binnen. Openheid betekent zichtbaarheid geven. Dit is eigen aan het stadslandschap dat *in fine* als een geconstrueerd beeld moet worden opgevat. Tegelijkertijd belichaamt elk landschap per definitie een geheel van verborgen, onzichtbare achterkanten, namelijk dát deel van het afgebeelde dat vanuit het standpunt van de waarnemer onmogelijk kan worden waargenomen. Die 'blindheid' staat in schril contrast met het alziend (goddelijk) zichtpunt dat de geografie en de cartografie kenmerkt. Alles krijgt a priori zijn plaats binnen een gesloten gecoördineerde ruimte die door niets of niemand kan worden ontvlucht. De visueel open structuur van de stad is vaak opgebouwd volgens 'vluchtlijnen' die volgens Gilles Deleuze als iets zeer actief moeten worden beschouwd: 'Een vluchtlijn is een deterritorialisatie. De Fransen weten niet goed wat dat is. Uiteraard vluchten ze zoals iedereen, maar ze denken dat vluchten uit de wereld stappen betekent, in de mystiek, de kunst, ofwel dat het iets laf is omdat men wil ontsnappen aan engagementen of verantwoordelijkheden. Vluchten is echter helemaal niet afzien van handelen, niets is meer actiegericht dan het vluchten. Het is het tegengestelde van de verbeelding. Het betekent ook op een goede manier laten ontsnappen, niet noodzakelijk voor de anderen doen vluchten, maar voor iets, voor een systeem, zoals door een gat dat men in een buis maakt.'⁷

De mogelijkheid om visueel te vluchten is uiteindelijk ook het belangrijkste verschil tussen de openheid van de Amerikaanse steden en die van de voor de burgerlijke blik geopenbaarde steden in Europa, zoals Parijs. Jean-Paul Sartre heeft dit duidelijk aan den lijve ondervonden in New York: 'Ik heb van de lanen van Manhattan leren houden. Het zijn geen kleine sombere wandelstraatjes

opgesloten tussen de huizen: het zijn nationale hoofdwegen. Vanaf het moment dat je er een betreedt, begrijp je dat hij doorloopt tot Boston of Chicago. Hij verdwijnt buiten de stad en je kan hem bijna met het oog over het platteland volgen. Een wijde hemel boven grote evenwijdige sporen: dát is New York, vóór alles. In het hart van de stad ben je tegelijk in het hart van de natuur.⁸ Door de bouw van wegen, spoorlijnen en metro's, tunnels, viaducten en bruggen worden steden, territoria en nieuwe horizonten geopend. De moderne vooruitgangsgedachte is tenslotte niet meer dan een vluchtlijn op oneindig.

Maar de stad opent zich niet alleen visueel. Ook fysiek geeft ze zich vanaf het begin van de twintigste eeuw open en bloot over aan een relatie met de buitenwereld, als een open deur. Hier komen we op dubbelzinnig terrein. Een stad is per definitie open als er een bres is gemaakt in de verdediging of als ze eenvoudigweg niet is verdedigd.⁹ Een land zonder natuurlijke grenzen is open. Militaire en reformistische motieven vonden elkaar in het stedelijk beleid dat vanaf het begin van de twintigste eeuw de stedelijke verdedigingsgordels zou afbreken. Het was ook geen toeval dat de ruïnes die door oorlogsgeweld en stedelijke opstanden werden veroorzaakt, erg leken op de beelden die van de sanitaire afbraakwerken in de grote steden werden gemaakt. De steden bleven als naakte padden zonder bescherming over, territoria zonder grenzen, blootgesteld aan het geweld van de onroerende speculatie. Het is niet te verwonderen dat Raymond Unwin het risico van dit soort chaotische stadsuitbreidingen wilde vermijden door rond de steden een denkbeeldige grens te trekken zoals de vroegere stadsomwallingen. Steden moesten beheersbare objecten blijven. Maar tegelijkertijd was dit ook contradictorisch, want die afperking fnuikte ook hun drang naar openheid.¹⁰

VOLGENS DE ENGELSE stedenbouwkundige Thomas Mawson is **Buffer** die stedelijke grens een kwestie van het juiste evenwicht vinden tussen verbod en tolerantie om de 'vlekkerigheid' ('patchiness') in te dijken, veroorzaakt door het individualisme dat tot uiting komt

8 J.-P. Sartre, *Situations*, deel III, Parijs 1949, p. 121 (eigen vertaling).

9 A. Furetier, *Dictionnaire universel*, z. pl. 1727.

10 R. Unwin, *Town planning in practice. An introduction to the art of designing cities and suburbs*, Londen 1909.

in de grond- en bouwspeculatie.¹¹ Wanneer in 1937 het Greater London Regional Planning Committee officieel de aandacht vestigt op het snelle verdwijnen van de 'open ruimte',¹² werpt de ruimtelijke planningdiscipline een nieuwe blik op de stad en in het bijzonder op de stadsranden. Hier moet volgens het comité de stad haar 'openheid' weer gaan definiëren. De openheid die de ruimtelijke planning hier voor ogen heeft lijkt op een homeomorfie, een eigenschap waarbij twee figuren door een continue vervorming in elkaar kunnen overvloeien. Het blootgeven en openbaar maken van de stad was, zoals we hierboven zagen, een *topografische* affaire omdat het de perspectivische perceptie en de subjectieve beleving koppelde aan de ruimtelijke inrichting van een plek binnen een fysieke omgeving. De wijze waarop de stad zich tot haar omgeving (de buitenkant of de periferie) verhoudt, is daarentegen een *topologisch* probleem, omdat het hier om de overgang of de grens gaat die twee per definitie verschillende zoniet tegengestelde *topoi* van elkaar scheidt. De topologie werd voordien niet voor niets als een 'geometrie der situaties' bestempeld. Het is die verbroken geometrie die de moderne ruimtelijke planning wilde herstellen door openheid te gebruiken als scheiding, grens of buffer tussen losse delen (deze kunnen dan zones of functies zijn bijvoorbeeld).

De open stad krijgt hier dus een totaal andere betekenis, omdat 'open' wordt begrepen als 'met openheid ertussen', 'eenduidig' of 'los'. Men zegt expliciet van een landschap dat het 'open' is wanneer het vrij is van bossen, huizen, omheiningen, etc., of van een ruimte als er geen obstakels of hindernissen zijn of nog als ze weids en egaal is. Iets is 'open' als er geen boorden of plooiën aan de rand zijn, niet is opgerold maar uiteengelegd, uitgespreid.¹³ Naar analogie van de redenering van Asger Jorn van de Cobra-groep over de moderne schilderkunst blijkt de openheid van de stad een kwestie te zijn van afstand.¹⁴ De euclidische meetkunde van de moderne

11 Th. H. Mawson, *Civic art. Studies in town planning. Parks, boulevards and open spaces*, Londen 1911, p. 28.

12 *Dispersal. An inquiry into the advantages and feasibility of the permanent settlement out of London and other great cities of offices and clerical and administrative staffs*, The National Council of Social Service, Londen 1944.

13 Vergelijk o.m. *The Oxford English Dictionary*, op. cit.; P. Larousse, *Grand dictionnaire universel du XIXe siècle*, vol. XI, Parijs 1866-1879 (heruitg. 1982), p. 1591.

kunst van Kandinsky, zoals verwoord in zijn *Punkt und Linie zur Fläche* en gebaseerd op het centraalperspectief, wordt door Jorn omgedraaid. Volgens hem bewegen kunstenaars als Mondriaan, Duchamp en Arp van de veelvoudig gedimensioneerde kosmos naar het oppervlak, van de lijn en het vlak naar het punt, en niet omgekeerd. Bij *dripping painting* vormt de van het penseel lopende verf vlakken en vlekken als men dicht bij het doek blijft, maar van verderaf komen de slierten verf neer als lijnen en van nog verder worden dat druppels die punten vormen. Hoe verder van het oppervlak, hoe kleiner de elementen, zoals bij het perspectief. Volgens eenzelfde beweging gaat de stedelijke ontwikkeling lijnen en punten vormen als men ze van verder beschouwt.

De openheid van de stad krijgt zo niet meer haar beslag in het maken van openingen in een dichte, gesloten, gebouwde massa, maar ze komt tot stand in de leegte tussen de punten. Dit is het grote verschil waarop bijvoorbeeld de stedenbouwkundige C.B. Purdom wijst. Een verlaten kerkhof kan een 'open ruimte' betekenen in de traditionele stad, terwijl in de tuinstad de 'open ruimte' tot de stad in zijn geheel behoort. Zo krijgt het abstracte begrip 'openheid' een concrete invulling in de voorsteden, omdat het ervoor zorgt dat alle bewoners in contact kunnen blijven met de weidse open ruimte, wat die ook precies moge wezen.¹⁵ Openheid wordt op deze wijze een functionele leegte, een significatie die als buffer moet dienen tussen de uiteengelegde stedelijke onderdelen en waaraan op verschillende wijzen betekenis kan worden verleend. In de context van de maatschappelijke 'Taylorisering' van grootstedelijke agglomeraties zoals Parijs, moest elk onderdeel een eigen en eenduidige plaats krijgen, zoals voorgesteld door Jaussely in 1919.¹⁶ De open ruimte wordt een middel om functionele stedelijk-

14 A. Jorn, *La création ouverte et ses ennemis*, *Internationale situationniste*, 5 décembre 1960, p. 38.

15 R. Unwin in: P. Waterhouse, *Raymond Unwin, Old towns and new needs: also, The town extension plan: being the Warburton lectures for 1912, delivered by Paul Waterhouse M. A. and Raymond Unwin F.R.I.B.A.*, Manchester 1912, pp. 47-48.

16 L. Jaussely in zijn voorwoord tot R. Unwin, *L'étude pratique des plans de villes. Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension*, (uit het Engels vertaald door William Mooser; gecorrigeerd en geredigeerd door Jaussely), Parijs 1919, p. VII.

ke onderdelen van elkaar te scheiden zoniet aan elkaar te binden. Openheid fungeert hier als een topologische structuur, als een buffer tussen objecten. Er is een duidelijke analogie met het 'open plan' dat in de architectuur furore maakte en dat eveneens in de stedenbouw aan de orde komt. Openheid is hier herleid tot het topologisch tegengestelde van de muur.

Spontaan MAAR OPENHEID laat zich niet graag in een beperkende, repressieve rol dringen. Kevin Lynch begreep dat, om de stad leefbaar te houden, de neutrale open leegte inhoud moest krijgen, opgespannen tussen vrijheid en controle.¹⁷ Openheid vereist een vorm van vrijmoedigheid, bereidheid tot communiceren, generositeit en ook spontaniteit alsof de open stad uit zichzelf, zonder dwang (of plan) noch aanmaning (of beleid) bestaat en ontwikkelt. Toegankelijk, openstaand voor goede of slechte gevoelens, eerlijk en onbevooroordeeld, intelligent, bereidwillig ... dat zijn de eigenschappen die, zoals aan een persoon of een groep van mensen, ook aan de open stad kunnen worden toegeschreven.¹⁸ Daar waar de stad hardhandig werd ontdaan van haar bolster en 'geopend' naar de buitenwereld, mat ze zich nadien vaak uit eigen beweging een 'open geest' aan en fungeerde als een «table ouverte», een gasten-tafel waar dagelijks genodigden of toevallige passanten konden komen aanzitten. Door haar open bestuur houdt ze de bevolking geïnformeerd en wordt iedereen uitgenodigd te participeren.

De maakbaarheid van deze 'open samenleving' vormt evenwel een probleem. Wellicht is ze gekenmerkt door een flexibele structuur en brengt ze veel contacten met andere volken mee, maar de materiële vorm en architectuur ervan blijven een grote uitdaging. De reden hiervoor is misschien, zoals dé filosoof van de open staatsvorm Karl Popper schrijft, dat de open samenleving nog niet is bekomen van de shock van haar ontstaan, van de passage van het gesloten stammenverband onder de invloed van magische krachten, naar een open maatschappij die vrij spel geeft aan de kritische

17 Zie K. Lynch, 'The openness of open space' (1965), 'Open space: freedom and control' (1979), en 'Openness and responsiveness' in: T. Banerjee en M. Southworth (red.), *City sense and city design. Writings and projects of Kevin Lynch*, Cambridge (Mass.)/Londen 1990, resp. pp. 390-412, pp. 413-424 en pp. 423-424.

18 A. Bescherelle, *Nouveau dictionnaire national*, Parijs, z.j., pp. 720-721.

capaciteiten van de mens.¹⁹ Dankzij zijn kritisch oordeel kan de mens ontsnappen aan het taboe en de magie en tot beslissingen komen, gebaseerd op rede en inzicht. Hoewel Popper zich in de jaren zestig tegen Bergsons nostalgisch gevoel van een verloren eenheid verzet, blijft een zekere vorm van mystiek of weemoed naar een oervorm – die zowel de groep als de ruimte betreft – op de achtergrond aanwezig. Dit geldt ook voor de architectuur en stedenbouw, zelfs voor de verdedigers van de moderne gebouwde ruimte zoals Brinkman, Van der Vlugt en Van den Broek en Bakema.²⁰ Open besluitvormingssystemen voor plan- en bouwprojecten zijn wel vaak uitgetoetst maar hebben weinig echt probate resultaten opgeleverd.

TERWIJL LE RICOLAIS, uitvinder van ruimtelijke draagstructuren, Onbepaald een onderscheid maakt tussen open en gesloten systemen, stelt bioloog Henri Laborit dat levende systemen altijd open systemen zijn. Systeemanalyticus McLoughlin ziet steden ook als open processen.²¹ Stedenbouwkundige Bernardo Secchi gelooft in een perifere stedenbouw met weidse open structuren waarin bijzondere elementen van de bestaande gebouwde omgeving beter moeten worden gedefinieerd, zodat ze langzaam op hun beurt het grotere geheel wijzigen.²² Zo bekeken heeft de suburbane 'wereld van objecten' – met name de talloze losse objecten in de periferie van de steden – dezelfde structuur als losse aarde ('open soil') met verschillende dichtheden en concentraties. Dit fenomeen van losse punten die onderling alleen abstracte banden bezitten, is volgens de architectuurhistoricus André Corboz niet voldoende opgemerkt.²³

Men zou voor de stedelijke periferie ook van een 'open textuur' kunnen spreken, gekenmerkt door het feit dat men het fenomeen

19 K. R. Popper, *La société ouverte et ses ennemis. Deelt: L'ascendant de Platon; deelt II: Hegel et Marx* (vertaald uit het Engels door J. B. en Ph. Monod), Parijs 1979 (orig. 1962).

20 *Bouwen voor een open samenleving. Brinkman, van der Vlugt, van den Broek, Bakema*, Rotterdam 1963, z. p.

21 J. B. McLoughlin, 'Cities as open systems: a framework for analysis', *Architectural Design*, 7 (1970), pp. 313–314.

22 B. Secchi, 'La periferia', *Casabella*, 583 (1991), pp. 20–22.

23 A. Corboz, 'Urbanisme conceptuel', in: *World art: themes of unity in diversity*, Londen 1989, p. 181.

slechts op een weinig precieze en niet-exhaustieve manier kan definiëren, zoals voor het eerst door Waismann werd gesteld in verband met de taal.²⁴ Ondanks de onbepaaldheid van woorden en uitdrukkingen en de onmogelijkheid om iets oneindig precies te beschrijven, begrijpt men meestal toch wat de taal wil zeggen. Dit betekent niet dat de taal over een ontoereikende woordenschat beschikt of niet voldoende woordcombinaties zou kunnen genereren, maar wel dat ze een 'open textuur' bezit. Dit begrip van de open textuur is *mutatis mutandis* ook geldig voor de stedelijke periferie, die een eigen taal van de gebouwde omgeving vertegenwoordigt, een textuur gekarakteriseerd door gaten, intervals, onbezette ruimten, perforaties, porositeit. Bij nader onderzoek kan die notie een 'veld van mogelijkheden' reveleren aan de hand van begrippen en metaforen die aan de wetenschap zijn ontleend. Deze zouden goed kunnen aantonen hoe, door een gewijzigde visie op (de analyse van) verstedelijkingsfenomenen, het causaliteitsprincipe en het statische concept van orde vervangen kunnen worden door een open systeem van onderling afhankelijke krachten, een constellatie van gebeurtenissen of een dynamiek van structuren.²⁵

Umberto Eco's notie van het 'open einde' is gerelateerd zowel aan het idee van de open vraag als aan het mathematische begrip van het open interval. Het is inderdaad zo dat bij vele vraagstukken geen sluitende verificatie mogelijk is, omdat de meeste empirische begrippen niet afgebakend zijn in alle mogelijke richtingen. We kunnen zelfs nooit iets echt kennen, omdat men volgens Merleau-Ponty nooit tot een sluitende synthese kan komen. Elk perspectief op een concept of een object bezit een open horizon die weer naar andere horizonten leidt. De wereld en het ding bieden zich open aan en houden steeds de belofte van iets anders in. Sartre situeert dit soort oneindigheid in het hart zelf van het eindige ding en definieert aldus de openheid die ten grondslag ligt aan onze kenniservaring: elk ding bezit een zekere macht.²⁶

Een open einde impliceert dat men aan het *œuvre* participeert

24 F. Waismann, 'Verifiability', in G. H. R. Parkinson (red.), *The theory of meaning*, Oxford 1976 (orig. 1968), p. 37.

25 U. Eco, *L'œuvre ouverte* (uit het Italiaans vertaald door C. Roux de Bézieux m. m. v. A. Boucourechliev), Parijs 1979, pp. 29-30.

26 J.-P. Sartre, *L'Être et le Néant*, Parijs 1943, geciteerd in: Eco, *L'œuvre ouverte*.

op een intensieve manier en in zo veel mogelijk richtingen.²⁷ Het boek *Ulysses* van James Joyce is een paradigma van een werk met een open einde. Het neemt de structuur aan van een stad. Men kan langs overal in het verhaal dringen zonder dat het menselijk brein alle combinaties kan uitputten.²⁸ Dit zou ook kunnen opgaan voor het oeuvre als ontwerpproject. De implicaties van Eco's 'open oeuvre' worden interessant als ze worden toegepast op de architectuur en de stedenbouw. Rapoport bijvoorbeeld doet een poging om het principe van het open einde in de ontwerpmethodiek in te bouwen door complexiteit en meerdere betekenissen en ervaringen toe te laten.²⁹

Vaagheid, overrepresentatie en de onmogelijkheid om het territorium te beschrijven in structurele termen als weefsel, monumentaliteit, homogeniteit, zijn vandaag volgens Stefano Boeri de eigenschappen van de perifere stad, voortgebracht door een samenleving naar haar eigen beeld en gelijkenis. Of, in de woorden van Koolhaas, er is geen verwijzing meer naar de burcht of de citadel, de generische stad is georiënteerd naar het tropische, en dus open, en alomvattend.³⁰

27 H. Green, *Mind & Image. An essay on art and architecture*, Kentucky 1976, p. 55.

28 Eco, *L'œuvre ouverte*, p. 23.

29 A. Rapoport, 'The personal element in housing: an argument for open-ended design', *Royal Institute of British Architects. Journal*, 75 (juli 1968), pp. 300-307.

30 R. Koolhaas, *Generic City*, Tokyo 1996.

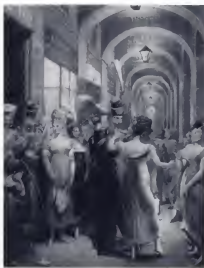
T

De gegenderde stad

Stad en stedenbouw vanuit genderperspectief

DE STAD IS, in de Nederlandse taal, van het vrouwelijke geslacht. Zoals de Duitssprekenden (die Stadt) en de Franstaligen (la ville) vinden de Nederlandstaligen dat de stad, net als de architectuur trouwens, een soort ervaring teweegbrengt die met het vrouwelijke geassocieerd wordt. De stad is omvattend, uitnodigend, fascinerend, enigmatisch, verleidend, de verovering waard. Dat zijn althans de connotaties die in de literatuur en het denken over de stad nogal eens de bovenhand krijgen. De planning van de stad, daarentegen, wordt vaak als een mannelijke zaak beschouwd.

De geschiedenis van architectuur en stedenbouw leert dat de wijze waarop de stad geassocieerd wordt met mannelijkheid dan wel vrouwelijkheid, niet onschuldig is. De geslachtelijke identiteit van de stad, en met name de impliciete opvattingen daarover spelen een rol in het vertoog van stedenbouwkundigen en architecten. Door deze impliciete connotaties wordt het vertoog over de stad namelijk zodanig ingekleurd dat de gevolgen ervan voelbaar zijn in het dagelijkse leven van mannen en vrouwen in die stad. Daarbij moet benadrukt worden dat de genderconnotaties van de stad niet eenduidig zijn. Het taalkundige geslacht van woorden vertelt nu eenmaal niet alles over hun culturele lading of symbolische betekenis.



George-Emmanuel Opiz,

Palais Royal 1815:

niet-vergezeld vrouwen in de
publieke ruimte worden
gepercipieerd als 'publieke
vrouwen'

De verovering op de natuur OM TE BEGINNEN is er een lange traditie die de stad tegenover de natuur plaatst. De stad is de plek waar de beschaving vorm krijgt, waar de overwinning van de mens op de natuur concreet gestalte gegeven wordt. De stad is de beschutte en beschermende plek die de mens veroverd heeft op de natuur. In oude perspectiefzichten op steden wordt dit aspect vaak benadrukt: de stad wordt getoond als een beschaafde plek die uitgeroepen is in de wildernis, als een blijvend teken van de kennis en kunde van de mens. In deze opzet krijgt de stad een duidelijk mannelijke connotatie: tegenover de natuur die voedend en vruchtbaar, maar ook onvoorspelbaar en bedreigend is, wordt de stad gerepresenteerd als het oord van beschaving en cultuur, van ordenende kracht en geestelijke superioriteit.¹ Typisch hiervoor is bijvoorbeeld het beeld van de stichting van de stad Savannah in de Verenigde Staten.

Deze mannelijke connotatie betekende niet dat de stad alleen bewoond werd door mannen. Integendeel zelfs; het was in Amerika eerder zo dat de aanwezigheid van (fatsoenlijke) vrouwen in de stad een absolute voorwaarde was voor de erkenning van haar 'beschaafde' status. Een stad was pas echt een plek waar de beschaving kon bloeien vanaf het moment dat ze niet langer enkel onderkomen bood aan avonturiers en hoeren, maar ook aan ernstige werkers met hun echtgenotes en dochters (denk aan de verhalen en films over het Wilde Westen). Die echtgenotes en dochters hadden weliswaar heel wat minder bewegingsvrijheid dan hun mannelijke verwanten, maar hun aanwezigheid markeerde de rol van de stad als een fatsoenlijke omgeving waar burgerlijke normen en idealen van huiselijkheid en gezelligheid het overnamen van de 'wildheid' en de primitieve veroveringsdrang uit de beginjaren.

Publiek versus privé EEN VAN DE BASISFIGUREN die het culturele verschil tussen mannelijkheid en vrouwelijkheid markeert, heeft te maken met de gedachte dat de man vooral in het publieke domein optreedt, terwijl de vrouw eerder een huiselijke taak heeft en de scepter zwaait over

1 Zie: D. Agrest, 'The Return of (the Repressed) Nature', in: F. Hughes (red.), *The Architect. Reconstructing her Practice*, Cambridge 1996, pp. 200–219.

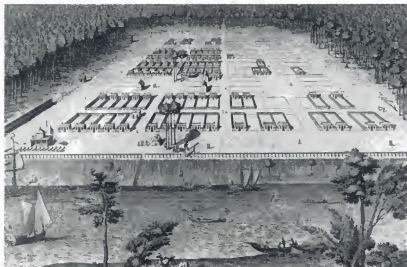
2 Mark Wigley, 'Zonder titel. De behuizing van gender', *Tijdschrift voor Vrouwenstudies* 70 (1997), pp. 171–190.

3 J. Ruskin, 'Of Queens' Gardens', in: J. Ruskin, *Sesame and Lilies and The Crown of Wild Olive*, New York 1901, pp. 101–102.

het privé-domein. Deze traditie, die teruggaat op antieke geschriften van onder anderen Xenophon², heeft in de negentiende eeuw aanleiding gegeven tot het uitkristalliseren van de 'ideologie van de twee sferen', excellent verwoord door John Ruskin: 'The man's power is active, progressive, defensive. He is eminently the doer, the creator, the discoverer, the defender. [...] But the woman's power is for rule, not for battle, – and her intellect is not for invention or creation, but for sweet ordering, arrangement and decision. [...] The man, in his rough work in open world, must encounter all peril and trial; [...] But he guards the woman from all this; within his house, as ruled by her [...] need enter no danger, no temptation, no cause of error or offense. This is the true nature of home – it is the place of Peace.'³

Concreet betekende deze ideologie dat fatsoenlijke vrouwen, burgervrouwen dus, niet geacht werden zich alleen op straat te begeven. Ze moesten minstens vergezeld zijn van een meid, een oudere chaperonne of een mannelijk familielid. Arbeidersvrouwen waren, uit noodzaak, minder onderhevig aan deze beperkingen, maar konden wegens hun klassepositie ook geen volledige rechten doen gelden op het publieke domein. De straten, pleinen en publieke gebouwen van de negentiende-eeuwse stad waren daarom in de eerste plaats voor mannen geconcipieerd. De publieke plekken waar vrouwen legitiem aanwezig konden zijn waren beperkt: wel in warenhuizen en theaters, maar niet, of slechts in beperkte

Stichting van
de stad Savannah
in de USA



mate, in parlamentsgebouwen, koffiehuisen, clubs, bibliotheken of universiteiten.⁴

Deze ideologie van de gescheiden sferen is inmiddels afgezworen op het niveau van het officiële vertoog, maar blijft toch in zekere mate nog werkzaam. Zo speelt een dergelijk onderscheid tussen mannen en vrouwen in de moslimcultuur nog steeds een grote rol. Maar ook daarbuiten vinden de meeste mensen nog altijd dat het van gezond verstand getuigt dat vrouwen 's avonds laat eenzame en donkere straten mijden. En de disbalans in de gendermarkering van het stadsbeeld in de vorm van straatnamen en standbeelden blijft voortbestaan – ondanks de lovenswaardige inspanningen van emancipatiecommissies om nieuwe straten naar vrouwen te vernoemen. Het is nog altijd zo dat er veel meer straten mannennamen dragen dan vrouwennamen en dat publieke standbeelden veelal mannelijke figuren portretteren, terwijl de vrouwelijke personages vaak geen individuen met naam en toenaam voorstellen, maar allegorische of mythische figuren. Meisjes en jongens krijgen daardoor impliciet heel andere rolmodellen voorgeschoteld tijdens een simpele wandeling door de stad.

Susana Torre heeft geanalyseerd hoe deze ideologische bepaling van de publieke sfeer als mannelijk een rol gespeeld heeft in de uiteindelijk succesvolle acties van de Moeders van de Plaza de Mayo in Buenos Aires (Argentinië).⁵ Als vrouwen van een zekere leeftijd die niet meer seksueel aantrekkelijk gevonden werden maar wel respect verdienden omwille van hun moederschap, konden zij lange tijd relatief 'onzichtbaar' blijven in hun omcirkelingen van de Mei-piramide in het midden van de Plaza de Mayo. De culturele conventies zorgden er immers voor dat hun aanwe-

4 Zie: J. Wolff, 'The Culture of Separate Spheres: The Role of Culture in Nineteenth-Century Public and Private Life', in: J. Wolff, *Feminine Sentences. Essays on Women and Culture*, Cambridge 1990, pp. 12–33. En: J. H. Furnée, "Om te winkelen, zoo als het in de residentie heet". Consumptiecultuur en stedelijke ruimte in Den Haag 1850–1890', in: M. Altena e. a., *Sekse en de city* (Jaarboek voor vrouwengeschiedenis, 22), Amsterdam 2002, pp. 28–55.

5 S. Torre, 'Claiming the Public Space. The Mothers of de Plaza de Mayo', in: D. Agrest, P. Conway, L. Kanes Weisman (red.), *The Sex of Architecture*, New York 1996, pp. 241–250.

6 E. Wilson, *The Sphinx in the City. Urban Life, the Control of Disorder, and Women*, London 1991.

zigheid op die plek als totaal onbelangrijk ervaren werd. Door in wisselende groepjes van twee of drie hun rondes te maken, verbraken ze het verbod op betogingen niet, terwijl ze er toch onderling konden communiceren. Voor de autoriteiten beseften wat er gebeurde, waren ze erin geslaagd om, dankzij hun langdurige inzet en hun stil protest tegen het verdwijnen van hun kinderen, de aandacht te trekken van de internationale media. Daardoor hebben zij er mede voor gezorgd dat er een einde kwam aan de militaire dictatuur in Argentinië.

DAT DE TOT DUSVER besproken polariteiten de stad een mannelijke connotatie toedichten, betekent niet dat ze geen vrouwelijke kant zou hebben. De beschrijving van de stad als omvattend, uitnodigend, fascinerend, enigmatisch en verleidelijk, als een labyrint dat doorkruist, gepenetreerd en veroverd kan worden, is een hardnekkige topos in de stadsliteratuur. In de klassieke geschriften over moderniteit, zoals die van Walter Benjamin, wordt de (groot)stad voorgesteld als de plek bij uitstek waar de moderniteit gestalte krijgt. De stad is de plek van uitersten, waar armoede en rijkdom, geluk en ellende, rechtvaardigheid en onrecht naast elkaar bestaan, en waarin de flaneur zijn eindeloze en doelloze wandelingen onderneemt om intellectueel vat te krijgen op de betekenis van de maatschappelijke veranderingen die zich onder zijn ogen afspelen. Deze voorstelling van zaken geeft, volgens Elisabeth Wilson, voorrang aan een mannelijke zienswijze.⁶ Niet alleen was de negentiende-eeuwse flaneur nu eenmaal een man (vrouwen zijn in deze literatuur over het algemeen afwezig als actieve subjecten), maar er is ook een duidelijk seksuele ondertoon in dit

De stad als
labyrint

links: Moeders
rondom Mei
piramide op Plaza
del Mayo
rechts: Film still van
Fallen Angel, film
noir uit 1945



soort beschrijvingen, waarbij de beleving en verovering van het stedelijke samenvalt met het opwindende van een deels ongeoorloofd avontuur dat aanleiding kan geven tot allerlei plezierige, maar ook onplezierige, verwickelingen.

Typerend in dit verband is dat ook het chaotische, massale en mogelijk revolutionaire karakter van het stedelijke leven in verband werd gebracht met uitingen van vrouwelijkheid. De dreigende kracht die uitging van de massa werd beschreven als hysterisch, over-emotioneel, labiel en onvoorspelbaar. Een vergelijkbare interpretatie vindt men terug in de traditie van de film noir en de neo-film noir, waarin de stad wordt voorgesteld als een labyrinthische wereld waar duisternis, wanorde, irrationaliteit en verleiding heersen, een wereld die zich onttrekt aan het kenbare en die nooit volledig te doorgronden valt. De *femme fatale*, stelt Christine Boyer, is de allegorische figuur die deze eigenschappen in zich verenigt en daardoor emblematisch is voor dit genre.⁷

Ondanks (of misschien dankzij) het feit dat deze stadsverbeelding impliceert dat de stad een directe bedreiging vormt voor de vrouwelijke deugd, wordt de stedelijke omgeving toch door veel vrouwen als bevrijdend ervaren. Naast een feminisme dat de stad afwijst als een gevaarlijk en onderdrukkend milieu voor vrouwen, bestaat er daarom een feministische beweging die de stad juist omhelst als de plek waar vrouwen er beter in slagen zich zelfstandig op te stellen en te ontsnappen aan de beklemmende normen van een dorpsomgeving of van een brave suburbane huiselijkheid. Alleenstaande vrouwen met of zonder kinderen vinden in de stad meer mogelijkheden tot emancipatie, meer sociale voorzieningen, meer gelegenheden om plezier te maken; meer kansen kortom. De 'nieuwe vrouw' van de jaren twintig manifesteerde zich bijvoorbeeld in een grootstad als Berlijn of Parijs, terwijl het platteland veel langer een conservatief milieu bleef.⁸ Als de stad een labyrint is met de *sphinx* als verborgen embleem (zie de titel van Wilsons boek *The Sphinx in the City*), dan vormt ze niet enkel een exercitieterrein voor mannelijke veroveringsdrang, maar ook een uitstekende basis

7 C. Boyer, 'Crimes in and of the City: the *Femme Fatale* as Urban Allegory', in: D. Agrest, P. Conway, L. Kanes Weisman (red.), *The Sex of Architecture*, New York 1996, pp. 97-118.

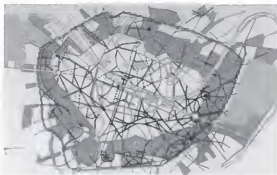
8 K. von Ankum (red.), *Women in the Metropolis. Gender and Modernity in Weimar Culture*, Berkeley 1997.

voor vrouwen die al hun mogelijkheden willen verkennen, en die, omwille van het plezier en het genot dat de stad kan bieden, de risico's ervan weten te accepteren als onvermijdelijke nevenaspecten.

TEGENOVER DE LABYRINTISCHE STAD die reminiscenties oproept aan het vrouwelijke lichaam (met zijn geheime plekjes en verleidelijke rondingen), definieerde de opkomende stedenbouw zich omstreeks de vorige eeuwwisseling als een regulerende en orde brengende discipline die ten strijde trekt tegen de excessen van de bestaande stad. Baron Haussmann lag aan de basis van de belangrijke negentiende-eeuwse transformatie van Parijs, die de stad haar karakteristieke gezicht van monumenten en boulevards gegeven heeft. Hij beschreef de stad als een geheel van organen, weefsels, aders, longen en hart, dat ten gevolge van de industrialisatie en de modernisering aangetast werd door een kankerachtige ziekte. De stad moest de strijd aanbinden met de oncontroleerbare gezwellen die dreigden open te barsten. Ze moest in een radicale operatie kwaadaardig weefsel weg laten nemen en vervangen door open en brede straten, die haar beter toegankelijk zouden maken voor het levensnoodzakelijke verkeer van goederen en mensen. In het vertoog van Haussmann fungeerde de prostituee als de metafoor bij uitstek voor wat er mis was met de stad. Het verval en de gevaren van het stedelijk leven culmineerden in het verleidelijke maar levensbedreigende lichaam van de prostituee, die niet enkel het symbool was van onbetamelijkheid en wetteloosheid, maar ook van gebrek aan hygiëne en geslachtsziekten.

Barbara Hooper vat het als volgt samen: 'As Paris is conceptualized as a diseased body, a "she", so the female body is conceptualized as a medicalized, pathologized city, a geography to be con-

Planning als
disciplinerend
van het
stadslichaam



Plan van Haussmann voor Parijs:
disciplinerend van het stadslichaam

quered and operated on by the authority and science of male mind. [...] On the one hand, there is the controlled, regularized, domesticated body, the planned body of the good, respectable bourgeois wife, the "virtuous" woman, living under a patriarchal roof who is the upholder of social and moral order, and whose body is devoid of excesses, irregularities, surprises, appetites and desires. On the other hand, there is the prostitute body, the obscene, unclean, unplanned body that with its contagions, excesses and syphilitic fluids infects the city and empire, subverts social order, and brings sickness and racial degeneration to an entire people.⁹

Le Corbusier zet deze traditie voort. Ook bij hem staat de geordende en geplande stad voor de 'greep van de mens [niet toevallig d'homme in het Frans] op de natuur'. Wanneer de stad zich voordoet als chaotisch en labyrintisch roept ze bij hem het verlangen op om haar onder controle te krijgen, door de ordening en rationaliteit van de rechte lijn op te leggen. De stad moet beheerst, gerationaliseerd en veredeld worden door de helende ingreep van de stedenbouwkundige die alle etterende gezwollen wegsnijdt en vervangt door superieure plannen die gebaseerd zijn op een strikte geometrie en functionaliteit.

In feite, zo luidt de feministische kritiek, is de modernistische stedenbouw behept met een zeer eenzijdige visie, omdat ze de benadering van de stad uitsluitend opvat vanuit deze mannelijke beheersingslogica, die zeer afstandelijk blijft en geen daadwerkelijke interactie aangaat met zijn object. De bestaande, historische stad wordt niet erkend in haar eigenheid maar enkel gezien als een te verbeteren en te beheersen ding. Er wordt geen dialoog aangegaan met de stad en haar bewoners, maar van bovenaf een nieuwe ordening opgelegd. En aangezien deze nieuwe ordening veelal door mannen wordt gedefinieerd, hoeft het niet te verwonderen dat deze lang niet altijd rekening houdt met de behoeften van vrouwen en kinderen.

9 B. Hooper, 'The Poem of Male Desires: Female Bodies, Modernity' en 'Paris, Capital of the Nineteenth Century', in: L. Sandercock (red.), *Making the Invisible Visible. A Multicultural Planning History*, Berkeley 1998, pp. 227-254, pp. 240-241.

10 J. Ockman, 'Mirror Images: Technology, Consumption, and the Representation of Gender in American Architecture since World War II', in: Agrest, Conway, Kanes Weisman (red.), *The Sex of Architecture*, pp. 191-210, p. 204.

MEDE ALS GEVOLG van dergelijke planningsingrepen is een nieuwe polariteit ontstaan waarbinnen de stad toch weer een mannelijke connotatie verwerft. Deze polariteit heeft te maken met de betekenispolen productie en consumptie. In de twintigste eeuw is geleidelijk aan het belang van de buitenwijken gegroeid, waarbij het zwaartepunt van het wonen verschoven is naar deze suburbane omgevingen. De stad zelf, of beter het stadscentrum, is de plek waar de werkgelegenheid geconcentreerd is. Concreet betekent dit dat het stadscentrum, met zijn overvloed aan kantoren, een plek wordt met een meer uitgesproken mannelijke aanwezigheid, terwijl de residentiële wijken een meer vrouwelijke connotatie krijgen. De buitenwijken worden de verzamelplaatsen van het wonen, waar de al dan niet buitenshuis werkende huisvrouwen zorgen voor het op peil brengen of houden van de consumptie door de aankoop van duurzame en andere verbruiksgoederen – een economisch zeer belangrijke activiteit.

Deze tweespalt tussen productie en consumptie kreeg in de jaren vijftig en zestig ook architecturaal gestalte, zoals Joan Ockman betoogt. Zij wijst er op dat de hoog oprijzende, strakke kantoor-torens niet toevallig gelezen kunnen worden als fallische symbolen, terwijl de populaire eengezinswoningen uit de buitenwijken verkocht werden middels reclamecampagnes die uitdrukkelijk gericht waren op vrouwen als 'home-makers'. Ockman citeert Betty Friedan, die suggereert dat de mythe van de gelukkige huisvrouw met veel aplomb gelanceerd werd door de industrie, die na de Tweede Wereldoorlog nood had aan een stevige groei van de consumptie: 'Somehow, somewhere, someone must have figured out that women will buy more things if they are kept in the underused, nameless-yearning, energy-to-get-rid-of state of being housewives.'¹⁰



Het suburbane ideaal van
Levittown, 1950

Alhoewel de suburbanisatie in Europa niet geheel hetzelfde patroon volgde als in Amerika, is ook bij ons het beeld bekend van de slaapsteden waar vrouwen hun leven slijten als 'groene weduwen', door de afstand van stadscentrum afgesneden van goede mogelijkheden om werk, kinderopvang en zorg voor het huishouden gunstig met elkaar te kunnen combineren. De vroege feministische kritiek op de ruimtelijke ordening in Nederland, zoals bijvoorbeeld van Van Meijel, richtte zich dan ook op de nadelige effecten voor vrouwen van het zoneringsdenken, dat plekken voor werken en wonen van elkaar scheidt.¹¹ Tegelijkertijd benadrukt meer recent onderzoek dat de massale woningbouw in de Europese welvaartsstaten voor vrouwen ook zeer gunstige effecten heeft gehad. De uitbreiding van de woningvoorraad en de significante verhoging van de woonnormen heeft vrouwen ook de kans gegeven om zichzelf en hun gezin een beter leven te bezorgen, met veel minder armoede, ziekten en geweld dan eerder het geval was. Sociologe Judy Giles argumenteert dat de subjectieve beleving van vrouwen uit de arbeidersklasse vooral de positieve elementen uit deze evolutie benadrukt: '[...] modernity for millions of women was about working to create a space called "home" in which violence, insecurity, disease, discomfort and pain were things of the past. This could provide women with a sense of citizenship and a stake in the future. Most importantly working to create "better" homes offered many women the opportunity to see themselves as having a central role in achieving what is believed to be the project of modern social existence, the right to define their own futures and the capacity to be in control of their own lives.'¹²

Ondertussen ONDERTUSSEN ZIJN zowel het strikte zoneringsdenken als de modernistische stedenbouwkundige praktijk zelf geschiedenis geworden, en is er een veel grotere erkenning van het belang van diversiteit en functievermenging in de stad. Deze evolutie heeft echter niet geresulteerd in een sterke vrouwelijke aanwezigheid in architectuur, stedenbouw en planning. Het stedenbouwkundig vertoog van vandaag mag dan minder uitgesproken gendergekleurd zijn dan zijn modernistische voorganger, toch blijft het zo

11 S. van Meijel, *Ruimte voor vrouwen?*, Amsterdam 1981.

12 J. Giles, *The Parlour and the Suburb. Domestic Identities, Class, Femininity and Modernity*, Londen 2004, p. 164.

dat door zijn specifieke geschiedenis als discipline en door de dominantie van mannen in het beroep de belangen van vrouwen zeker niet altijd erkend en gerespecteerd worden wanneer het gaat over de toekomst van de stad.

Leonie Sandercock argumenteert dat de geschiedenis van stedenbouw en planning expliciet vanuit een masculiene invalshoek geschreven zijn.¹³ De vroegste fasen van het stedenbouwkundig en planningsdenken waren veelvormig en multidisciplinair. Ze omvatten zowel sociaalreformistische praktijken in ruime zin (armoedebestrijding, liefdadigheid, ziekenbezoeken, etc.) als het bedenken en uitvoeren van ruimtelijke interventies in enge zin (aanleggen van rioleringen, creëren van boulevards en stedelijke doorbraken, infrastructuurwerken). Terwijl de eerste praktijken in belangrijke mate vrouwenzaken waren,¹⁴ vormden de fysieke ingrepen veeleer het terrein van uitsluitend mannelijke deskundigen. En het is vanuit het perspectief van deze laatsten dat de geschiedenis van de discipline geschreven werd. Ook in de praktijk van monumentenzorg is de vaststelling dat vele monumenten en stadsgezichten in de eerste plaats de officiële (mannelijk gekleurde) geschiedenis commemoreren, terwijl er veel minder aandacht gaat naar plaatsen van het dagelijkse leven of voor vrouwen significante plekken in de stad.¹⁵ Hoewel er op dit punt een kentering merkbaar is – de aandacht voor sociale geschiedenis en vrouwen-geschiedenis neemt toe – is de inhaalbeweging verre van voltooid.

Inmiddels zijn veel elementen van de feministische kritiek opgenomen in het denken over de stad. Het idee van functievermenging heeft het zoneringsdenken verdrongen, de historische stad heeft terrein heroverd en wordt erkend in haar specifieke eigenheid; er is veel meer aandacht voor aspecten van landschap en milieu, en veel energie van stedenbouwkundigen en planners gaat naar het bedenken van strategieën die moeten toelaten om het onbeheersbare en het onplanbare toch in goede banen te leiden. In die zin is er een meer evenwichtig discours tot stand gekomen,

13 L. Sandercock, 'Introduction: Framing Insurgent Historiographies for Planning', in: L. Sandercock (red.), *Making the Invisible Visible. A Multicultural Planning History*, Berkeley 1998, pp. 1–33.

14 D. Spain, *How Women Saved the City*, Minneapolis 2001.

15 D. Hayden, *The Power of Place. Urban Landscapes as Public History*, Cambridge (Mass.) 1995.

dat de stad erkent als plek van tegenstellingen en spanningen die niet op te lossen zijn vanuit een eenduidige beheersingslogica. Men zou dus kunnen stellen dat ook de 'vrouwelijke', 'zorgzame' kant van de discipline inmiddels in ere hersteld is.

Toch mag deze ontwikkeling ons niet blind maken voor de continuïteit van sommige genderongelijkheden. Ondanks de grotere aandacht voor 'vrouwelijke' aspecten van stad en landschap, blijft het zo dat planners en stedenbouwkundigen in overgrote meerderheid mannen zijn. Het 'sterrensysteem' en het glazen plafond zorgen ervoor dat de doorstroming van vrouwen (te) minimaal blijft. Vanuit die vaststelling is een blijvende bezorgdheid gerechtvaardigd. Een recente trend is bijvoorbeeld de oproep om het stedelijk beleid een groter draagvlak te geven middels het formuleren van stadsprojecten die een veelheid van groepen en belangen samen rond de tafel brengen.¹⁶ Deze proactieve beleidsstrategie is verdedigbaar vanuit verschillende oogpunten: ze erkent de diversiteit aan belangen en ideeën die een rol spelen in de stad, ze bewerkstelligt een intensieve participatie van geïnteresseerde burgers en ze geeft een prominente rol aan ruimtelijke beelden en figuren die kunnen fungeren als gemeenschappelijk streefdoel. Dit beleid is echter geen doelgroepenbeleid meer. De doelstelling om specifiek kansen te geven aan zwakkere groepen in de samenleving is niet langer expliciet onderdeel van de strategie. Vrouwen worden in deze benadering verondersteld al geëmancipeerd te zijn, en geen specifieke ondersteuning meer nodig te hebben. Die inschatting mag dan al correct zijn voor een groot aantal vrouwen uit de middengroepen en hogere klassen, ze kan echter niet veralgemeend worden. Zo is het uit verschillende studies duidelijk dat vrouwen meer dan mannen risico lopen om in de armoede terecht te komen en dat alleenstaande vrouwen met kinderen gemiddeld genomen veel slechter gehuisvest zijn dan andere groepen.¹⁷ Dergelijke kwesties verdienen het blijvend aan de orde gesteld te worden in het stedenbouwkundig en planningsvertoog.

16 L. Boudry e. a. (red.), *Witboek. De eeuw van de stad. Over stadsrepublieken en rastersteden*, Brussel 2003.

17 C. Davis, 'Gender and housing', in: M. Harrison, C. Davis, *Housing, social policy and difference. Disability, ethnicity, gender and housing*, Bristol 2001, pp. 167-190; D. Vanneste, 'Vrouw, stad en geografie', *Onze Alma Mater*, 3 (2001), pp. 368-394.

■■■■ De stad is niet meer
evenals het leven dat zich er
den. De stad is continu in
tempo nieuwe ontwikkeling
collage van verschillendes
wijzen en sociale groepen;
wisselende structuren en
moeilijker te plannen; erva
niet laat plannen. In de per
haar nieuwste gedaante vo
zelfs zonder voorbeelden..
dan ook eerder richtingge
instrumenten flexibel en op

Wat ze ooit was. De stad is, afspeelt, complexer geworden, beweging, zuigt in versneld en in zich op. De stad is een weefsels, verschillende leef- ze is een matrix van steeds relaties. De stad is steeds ing leert dat de stad zich erie – waar de stad zich in ordoet – ontwikkelt ze zich Realistische stedenbouw is vrend dan bepalend, haar in- maat.

U

De contemporaine stad

DE TOEKOMST is niet alleen iets wat komen gaat en wat we proberen te voorspellen, maar ook, in ieder geval gedeeltelijk, onze eigen constructie, het resultaat van onze eigen analyse- en projectiecapaciteiten, van ons vermogen samenhangende en effectieve programma's te ontwikkelen en uit te voeren. Vanuit een interpretatie van de geschiedenis van de Europese stad, vanaf de Oudheid tot in onze tijd, kunnen mogelijke scenario's voor de stad van de toekomst worden opgesteld. Enkele scenario's worden hier uitgewerkt.

DE MODERNE STAD kwam langzaam tot stand; ze werd niet in een handomdraai gecreëerd en was niet de uitvinding van een specifieke groep. Het voornaamste ruimtelijke patroon was continuïteit, waarbij de term 'patroon' niet in de meest strikte zin moet worden opgevat. Het gaat hier om meer dan alleen de fysieke en figuratieve aspecten van de stedelijke ruimte. In zekere zin kan men zeggen dat de moderne cultuur, zoals die tussen de Renaissance en de negentiende eeuw tot ontwikkeling kwam, universeel is omdat ze doordrongen is van het patroon van continuïteit.

Continuïteit
versus
fragmentatie

In deze periode bestond de stedenbouw uit het onderzoeken van stedelijke elementen (materialen) en hun compositorische mogelijkheden: uit het combineren van elementen als de straat, het plein, het blok, de voorzieningen als het riool en de scholen en ziekenhuizen, de woningen, enzovoorts. Ieder element was fysiek, functioneel en symbolisch verbonden met de stad als geheel. Daardoor ontstond een stedelijke ruimte met een maximale continuïteit, die zichtbaar werd in de grote, ordelijke structuren en in de aaneenschakeling en compositie van de verschillende stedelijke materialen. De geschiedenis van de moderne stad is een lange reis met een heldere en herkenbare richting, die grotendeels werd bepaald door gevestigde belangen op het gebied van handel, productie en volksgezondheid. Zo kreeg het patroon van continuïteit in de Renaissance vorm in de zoektocht naar oneindigheid, gedurende de barokperiode in het sublieme, ten tijde van de politieke en industriële revolutie in orde en regelmaat, om vervolgens in de negentiende-eeuwse hiërarchie en specialisatie te eindigen.

In deze periode verloor de Europese stad geleidelijk het introverte karakter dat typerend was voor de stad van de klassieke Oud-

heid en de Middeleeuwen en stelde zich steeds meer open voor de buitenwereld; een verschuiving die begon in de intiemste nissen van de *domus* en van daaruit geleidelijk naar buiten vloeide, naar de straat en de natuur. De verhoudingen, de afmetingen en de schaal van de diverse gebouwen en bouwwerken en de verschillende ruimten veranderden, maar het fundamentele concept van de stedelijke ruimte, de continuïteit en samenhang van de stedelijke elementen, bleef ongewijzigd.

AAN HET EINDE van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw begon het continuïteitspatroon zijn bepalende invloed op de maatschappelijke ruimte te verliezen: de wereld was plotseling complexer geworden en de maatschappij werd gekenmerkt door een steeds groter aantal subjecten die, aanvankelijk als massa, maar daarna steeds meer als zelfstandige individuen, hun eigen onmiskenbare maar niet gemakkelijk te identificeren identiteit begonnen op te eisen. Ze begonnen hun eigen onvervreembare onafhankelijkheid op te eisen, een ruimte voor het onderhouden van economische, politieke en culturele relaties waarin men zich vrijer kon bewegen, met programma's die meer ruimte boden voor suggesties en bijdragen van andere subjecten, in plaats van die te reguleren of uit te sluiten uit naam van abstracte principes: 'Life no longer bides in totality'.¹

In *The Postmodern Condition* definieert Lyotard het moderne moment als het moment waarop de verhalen over de ontstaansgeschiedenis afbrokkelen en een radicaal onderscheid wordt ingesteld tussen de rede en alles wat voorbij de rede ligt, tussen rede en mythe.² De kritische rede vervangt de archaïsche oorsprongsverhalen door universalistische idealen en creëert aldus zijn eigen mythen, de grote eschatologische verhalen die de emancipatie van de mens aankondigen. In de twintigste eeuw verliezen deze verhalen op hun beurt hun legitimiteit. Wetenschap en technologie lijken zich zonder behoefte aan morele rechtvaardiging en zonder steun van de eschatologische verhalen te ontwikkelen, en zich slechts te bekommeren om functionaliteit. Dit gaat gepaard met een plotseling verlies aan betekenis op alle terreinen, waaronder

¹ Citaat van Nietzsche, aangehaald door Robert Musil (*Tagebücher*). In het eerste hoofdstuk van C. Magris, *L'anello di Clarisse*, Turijn 1984, wordt deze breuk, die zich voordeed aan het eind van de negentiende eeuw, uitvoerig besproken.

de stedenbouw. Net als in de muziek, waar de herhaalde maten van Mozart vervangen werden door een 'noot voor noot'-compositie, verloor de stedenbouw in de 'korte' twintigste eeuw³ haar fysiek, functioneel en symbolisch samenhangende karakter.

DE TWINTIGSTE EEUW is doordrongen van het 'fragment'. Zowel het continuïteitspatroon als het fragmentarische patroon vinden hun oorsprong in het verleden. Waar het patroon van continuïteit een beeld van een regelmatige stedelijke ruimte creëerde, in alle richtingen gelijk en oneindig, gezuiverd van iedere toevallige eigenschap, grijpt het fragmentarische patroon terug op een topologische opvatting van ruimte, op de grotere of geringere specificiteit van gegeven locaties. Waar het continuïteitspatroon op veel weerstand stuitte in het grote netwerk van de collectieve verbeelding,⁴ in de herinnering aan het verleden en in suggesties van een mogelijke toekomst, stuit het fragmentarische patroon op weerstand vanuit de ideologische, juridische, economische en technische netwerken van de moderniteit. Continuïteit en fragmentatie hebben elkaar gedurende de hele geschiedenis van de moderniteit achtereenvolgend en duidelijk sporen nagelaten in de Europese stad.

Een beschouwing van de hedendaagse stad moet daarom wel beginnen bij de grote stedelijke crisis waarmee de gehele westerse wereld tussen het eind van de jaren zestig en het begin van het daaropvolgende decennium werd geconfronteerd.⁵ Voor de westerse landen, waar het plattelandsleven door de jaren heen steeds verder was afgekalfd en de snelle verstedelijking had geleid tot een nagenoeg totale concentratie van de werkende bevolking in de grote stedelijke agglomeraties, was de crisis van de stad een ingrijpend economisch en cultureel proces dat tot uiting kwam in een

2 J. F. Lyotard, *The Postmodern Condition. A Report on Knowledge*, Manchester 1984.

3 E. J. Hobsbawm, *Age of Extremes. The Short Twentieth Century 1914-1991*, Londen 1994.

4 J. Le Goff, 'À propos de L'Automne du Moyen Âge. Entretien de Claude Mettra avec Jacques Le Goff', inleiding tot Johan Huizinga, *Herfsttij der Middeleeuwen*, 1919.

5 Ik heb dit thema al uitvoerig besproken in een boek dat meer dan twintig jaar geleden verscheen (B. Secchi, *Squilibri territoriali e sviluppo economico*, Venetië 1974) en zal er daarom hier niet nader op ingaan.

verlies aan samenhang van de grote maatschappelijke groepen, te beginnen bij de stedelijke arbeidersklasse. Wat vanuit armoede en collectivisme was opgebouwd en in openbare ruimten samengebracht, werd door welvaart en privatisering weer afgebroken. Metahistorische doctrines werden overboord geworpen en maakten plaats voor nieuwe politieke richtingen die kunnen worden samengebracht onder de noemer 'identiteitspolitiek'. Problemen op het gebied van wonen, maar ook op het gebied van mobiliteit en ontspanning, werden niet langer opgevat als collectieve of groepsproblemen, maar als individuele problemen, ervaren in specifieke lokale, culturele en etnische omgevingen.

Aan het eind van de jaren zeventig begon men in de diverse Europese landen vanuit verschillende motieven oplossingen te zoeken voor de stedelijke crisis. We kunnen de stedenbouwkundige benaderingen die hierbij werden toegepast grofweg onderbrengen onder drie noemers, die verwijzen naar drie verschillende, maar brede en gelede politieke concepten:

Renovatio urbis: een term die afkomstig is uit publicaties van Tafuri, Poleggi en Tenenti en verwijst naar een stedelijk beleid zoals dat bijvoorbeeld in de zestiende eeuw werd gevoerd, dat gestalte aannam als een reeks specifieke interventies met als doel de stad of belangrijke delen daarvan een nieuwe symbolisch-representatieve en logisch-functionele betekenis te geven. De benoeming van de karakterbepalende elementen van de stad (de openbare ruimte van Barcelona, de instituties van Parijs, het bankwezen van Londen), speelde daarin een grote rol.

Neoclassicisme: een terugkeer naar een duidelijk vormgegeven stedelijke ruimte als antwoord op de schijnbare wanorde van de hedendaagse stad, met een hernieuwde aandacht voor de structurerende elementen (het bouwblok) gebouwtypen (de huizenrij) en linguïstische aspecten van de moderne stad, meer in het bijzonder de herziene en vernieuwde negentiende-eeuwse stad. Berlijn vormt het belangrijkste voorbeeld van deze methode. Beide methoden raken aan fundamentele aspecten van de stedelijke crisis; ze begrijpen dat een herstructurering van het Europese stedelijke systeem noodzakelijk is, dat die geleid moet worden door sterke beelden en dat iedere stad zijn eigen positie op economisch, institutioneel, politiek, territoriaal en stedenbouwkundig gebied moet herdefiniëren. Beide methoden schoten echter hun doel voorbij, omdat uiteindelijk vooral hun representatieve aspecten gecommuniceerd werden.

Doe-het-zelf: bouw je eigen huis, loods of werkplaats, liefst langs bestaande wegen om de aansluitkosten op het leidingennet zo laag mogelijk te houden. Deze laatste benadering nam in Italië grote vormen aan; in andere Europese landen werd deze decentralisatie meer gereguleerd en kan dan ook beter gesproken worden van *verstrooiing*. Dit patroon leidde tot decentralisatie van productie, tot het ontstaan en de uitbreiding van talrijke industriegebieden en tot de vorming van de verstrooide stad, met onder andere het toenemend verval van stedelijke kernen en grootstedelijke gebieden in periodes van sterke ontwikkeling van de buitengebieden als gevolg.

Het is onmogelijk de huidige stedelijke situatie volledig te doorgronden zonder aandacht te besteden aan deze radicale veranderingen in de aard en het karakter van de stad en aan de vorming van de verstrooide stad.⁶ Ik heb deze nieuwe stadsvorm, die het oude stadscentrum, de moderne stad én de verstrooide stad omvat, aangeduid met de term *hedendaagse stad*. De problemen van die stad zullen ons, of we het nu leuk vinden of niet, de komende decennia bezighouden.

MIJN THEORIE luidt dat de hedendaagse stad een nieuwe vorm van tijdvertegenwoordigt:⁷ een samenleving met een andere samenstelling en structuur dan die van de moderne stad, een economie met een andere organisatie, instellingen die andere wederzijdse relaties hebben opgebouwd dan waarvoor ze oorspronkelijk werden opgericht; een andere verzameling collectieve voorstellingen, mythen, rituelen en sociale praktijken – een andere cultuur. Vaak geïnterpreteerd als de chaotische verstrooiing van dingen en subjecten, praktijken en economieën, is de hedendaagse stad een gefragmenteerde stad. Op alle niveaus is de fysieke, sociale, economische, institutionele, politieke en culturele ruimte, gekenmerkt door een gelijke mate van fragmentatie, het product van meervoudige legitieme rationele keuzes, maar dikwijls zonder enige onderlinge samenhang. De verschillende elementen, hun dimensies, de onderlinge afstanden, de bouwperiodes en de bewoners laten allemaal zien hoe de stad een legpuzzel is geworden van stukjes die, elk op hun eigen niveau, hun eigen unieke constructieve karakter hebben behouden.

De hedendaagse
stad

⁶ F. Indovina, *La città diffusa*, Venetië 1990.

⁷ Deze uitdrukking is afkomstig uit: G. Kubler, *La forma del tempo. Considerazioni sulla storia delle cose*, Turijn 1976 (orig. 1972).

De hedendaagse stad heeft niet overal in Europa identieke kenmerken, maar dicteert net als de moderne stad thema's waarmee overal, in verschillende combinaties, de confrontatie wordt aangegaan, zodat ze het onderwerp van een algemene overdenking kunnen worden. Het eerste belangrijke thema is de hedendaagse stad als woon- en werkruimte van een minderhedenmaatschappij, van sociale groepen die er niet op uit zijn de gehele gemeenschap te domineren of te onderwerpen, maar in plaats daarvan insluiting en uitsluiting als richtsnoer voor hun gedrag kiezen en op grond daarvan wensen hebben, waaraan door de logische en institutionele structuren van de moderne stad onmogelijk kan worden beantwoord.⁸ De hedendaagse stad is aanbieder van productieruimte voor kleine en middelgrote ondernemingen die niet langer worden gekenmerkt door de moderne tegenstelling tussen de technische kennis van de arbeiders en de bestuursmacht van de eigenaar. De hedendaagse stad is een plek van coëxistentie; van sociale identiteiten,⁹ van productietechnieken, producten, stedelijke materialen en ruimtelijke vormen die tot verschillende tijdperken uit de geschiedenis behoren: identiteiten, technieken en vormen van het *ancien régime* naast identiteiten, technieken en vormen die vooruitwijzen naar aspecten van de toekomst. Dikwijls, maar niet altijd, bevinden zich daaronder ook identiteiten, technieken en vormen van de moderniteit. Als uitkomst van een langzaam proces van cumulatieve selectie is de hedendaagse stad ook het resultaat van een aanhoudend proces van vernietiging van tegengestelde waarden en de omzetting van oligarchische goederen in democratische goederen;¹⁰ het toneel van een doorgaande tendens tot democratisering van de stedelijke ruimte, van de vernietiging van hechte symbolische en monetaire waardestelsels, van de vorming van steeds weer nieuwe voorkeursroutes en nieuwe be-

⁸ Zie over sociale uitsluiting ook de bijdrage van Kees Schuyt in dit boek.

⁹ De hedendaagse stad is in veel opzichten kosmopolitisch en multi-etnisch. Dit is beslist geen nieuw verschijnsel, maar wat misschien wel nieuw is, is de nadrukkelijker aanwezigheid van groepen die tot verschillende etnische en culturele minderheden behoren in omstandigheden (zoals de arbeidsmarkt en, meer in het algemeen, de relaties tussen het individu en de staat) die radicaal verschillen van de omstandigheden die de moderne stad kenmerkten.

¹⁰ F. Hirsh, *I limiti sociali dello sviluppo*, Milaan 1981. De termen 'oligarchische goederen' en 'democratische goederen' stammen van Roy Harrod.

drijfstadken, van vrije tijd, van communicatie en sociale interactie, van een nieuwe geografie van centraliteit.

De hedendaagse stad is een *reverse city* (omgekeerde stad),¹¹ waarvan het echte centrum in de leegte in plaats van de volheid ligt, die zijn structuur ontleent aan de grote open ruimten en de wijde natuurlijke omgeving annexeert als zijn eigen decor en verlengstuk. De hedendaagse stad is een *mixit*-stad, een mengelmoes van huizen, werkplaatsen, kantoren, winkels, woon-werkpanden, openbare en particuliere voorzieningen en architectonische uitdrukkingsvormen. De problemen die deze *mixit* met zich meebrengt, zijn primair cultureel van aard: ze hebben te maken met rijkdom en flexibiliteit, maar ook met tolerantieniveaus voor lawaai en vervuiling, en met elkaar overlappende en doorkruisende tijdschalen. Denken over de functionele *mixit* is denken over de transformeerbaarheid van de stad: woningen die werkplaatsen worden, fabrieken die in theaters veranderen, scholen die tot woningen worden verbouwd. Het verlaten van de moderne stad gaat, net zoals dat bij de klassieke stad het geval was, gepaard met transformatie en hergebruik van veel van zijn onderdelen.¹² De *mixit*-stad is het product van een nieuwe balans in compatibiliteit en incompatibiliteit tussen verschillende bestemmingen, tussen de diverse gebruikers en praktijken, tussen heden en verleden.

Wat zijn fysieke eigenschappen betreft, is de hedendaagse stad het product van een radicale technologische breuk met de laatste fasen van de moderne stad die al heel lang te gebeuren stond. De klassieke stad werd gebouwd in een tijd waarin een technologisch *deficit* in hoge mate bepalend was voor de gebruikte architectonische vormen, maar ook en vooral voor de vestigingstypen. Het waren omstandigheden waarin de bouwkundige kennis langzaam maar zeker werd opgebouwd in een traditie die van het domein van bepaalde beroepsgroepen uitgroeide tot een verspreide en gemeenschappelijke cultuur. Een traditie is nooit onveranderlijk; nieuwigheden worden verwelkomd of verworpen en steeds opnieuw op hun toepasbaarheid en werkzaamheid gecontroleerd. Dit is ook de

11 Zie P. Viganò, *La città elementare*, Milaan 1999.

12 Het 'harde' karakter van het fysieke decor van de stad levert vergeleken met andere aspecten van het burgerlijk leven het anachronisme op van een maatschappij in het omhulsel van een andere maatschappij, die sindsdien is verdwenen (L. Benevolo, *La città della storia d'Europa*, Rome 1993, p. 22).

reden waarom de geschiedenis van de architectonische vorm veel sterker is gedifferentieerd dan die van de stad. Aan het eind van de achttiende eeuw ontwikkelde de bouwkundige kennis zich tot een ware wetenschap (weg- en waterbouw, hydraulische constructies, gebouwen) en werd het domein van een buiten de gemeenschaps-cultuur staand keurcorps van specialisten, die het technologische *deficit* in dit domein binnen een eeuw omvormden tot een technologisch *surplus*. Aan het eind van de negentiende eeuw bood de technologie mogelijkheden die ver uitstegen boven de feitelijke stedelijke bouwbehoefte van die tijd. Door de nadruk op vernieuwing die zo kenmerkend was voor de moderniteit en de bouwtechnologische vooruitgang, verloren tradities en oudere bouwkundige kennis in snel tempo, en veelal in onaanvaardbare mate, hun legitimiteit en werden de vormen van architectuur en vestiging losgelaten in een heterogene, gefragmenteerde en instabiele culturele ruimte. Dit gebeurde in een periode waarin de relatieve kosten van bouw en transport drastisch geslonken waren.

De hedendaagse stad is ook van zichzelf instabiel; het onderhevig zijn aan voortdurende veranderingen brengt problematische situaties met zich mee waarvoor telkens opnieuw tijdelijke oplossingen worden gezocht. Als uitdrukkingsvorm van een periode die in het teken staat van de toekomst is de hedendaagse stad een plek van voortdurende microveranderingen. De eengezinswoning wordt als de kinderen gaan trouwen opgesplitst in twee appartementen, waarin na de dood van de ouders twee aparte huishoudens worden gehuisvest; de tuin wordt opgedeeld, het huis uitgebreid, de werkplaats wordt gesloopt of verbouwd tot winkelruimte. Waar ooit slechts een paar mensen woonden, ontstaat nu gebrek aan parkeerruimte. Buurten die ooit in het groen lagen en juist daarom werden uitgekozen als plek om kinderen op te voeden, zijn nu lawaaiig en vervuild. De problemen die typisch waren voor bepaalde delen van de oudste steden treden nu ook op in veel recenter gebouwde steden.

De hedendaagse stad verenigt daarnaast verschillende ecologische situaties in zich: de wederopkomst van het territorium, met al zijn fysieke en symbolische lagen, valt samen met de overwinning van het afwijkende en met een reactie op de homogeniteit van de door de moderne stad opgelegde plekken, mensen en economieën. De hedendaagse stad is een stijl van wonen, van zich vestigen en van het ook op de langere termijn onderhouden van

een relatie met je *habitat*, een zelfbeeld binnen een specifiek territorium; iedere ecologie is een diepgeworteld en gedeeld beeld van het territorium, een specifiek ontwerp voor de omvorming van een territorium, een economie, een maatschappij. De hedendaagse stad is een verzameling van verschillende situaties en niches in de tijd, weerspiegeld in verschillende sociale en politieke gedragspatronen, in verschillende culturen.

DE WEZENLIJKE kenmerken van de hedendaagse stad zijn mis- Scenario's
schien onontkoombaar. We kunnen er allerlei oordelen over hebben, maar mogen niet vergeten dat ze zijn geworteld in mythen, waardensystemen en individuele gedragspatronen, conventies, bouwtechnieken, consumptiepatronen en culturen waar we waarschijnlijk slechts met grote moeite iets aan kunnen veranderen in een toekomst die we moeten zien als het resultaat van de politieke keuzes in onze tijd.

Een bijzondere ethiek is nodig om te kunnen voorspellen en anticiperen. In feite kunnen we maar weinig zeggen over de toekomst, en het risico dat voorspellingen binnen de kortste keren door de feiten worden achterhaald, is aanzienlijk. Zo is het moeilijk om over de toekomst van de stad na te denken zonder hierin de toekomst van de maatschappij, de economie en de politiek te betrekken, allemaal gebieden die in de hedendaagse tijd aan grote veranderingen onderhevig zijn. Daarom hebben we geen andere keuze dan ons te beperken tot het construeren van partiële scenario's, delen van het algemene beeld waarvan we niet eens kunnen zeggen of ze in het uiteindelijke tafereel op de voorgrond zullen treden, op de achtergrond zullen blijven of slechts als klein detail of fragment te zien zullen zijn. De geschiedenis leert ons dat aspecten die we in eerste instantie als volkomen marginaal beschouwden, achteraf duidelijke voortekenen bleken van een naderende toekomst.

De toekomst zal waarschijnlijk worden gekenmerkt door een toenemend bewustzijn van onze verantwoordelijkheden ten opzichte van het milieu, zowel wat betreft algemene en alomvattende aspecten (zoals de beheersing van de lange koolstofdioxide-emissiecyclus, de temperatuurstijging van de atmosfeer, de daaruit voortvloeiende veranderingen in het weer en de bodemvruchtbaarheid en de natuurlijke gevolgen hiervan voor het evenwicht tussen de voedselvoorziening en de wereldbevolking), als wat betreft meer lokale en specifieke aspecten (zoals de bescherming van

het milieu tegen hydro-geologische risico's en allerlei vormen van vervuiling). Gedictieerd door angst, theorie of een breed gedragen moreel besef zal de stad van de toekomst te maken krijgen met een nieuw milieubeleid en nieuwe wetgeving, gericht op beperking, matiging en compensatie. We zullen ons waarschijnlijk zorgzamer gaan gedragen, we zullen gaan inzien dat het spectrum van stedenbouwkundige technieken veel breder is dan waaraan we in de moderne stad gewend waren geraakt; dat er andere manieren zijn om regenwater af te voeren en afvalwater te zuiveren en te hergebruiken, dat er andere manieren zijn om wegen en parkeervoorzieningen aan te leggen; dat er andere manieren zijn om zich door de stad en zijn omgeving te verplaatsen; dat we andere barrières tegen geluidsoverlast en stof kunnen bouwen; dat er minder vervuilende productieprocessen mogelijk zijn; dat er bouwtechnieken en -materialen bestaan waarmee effectievere vormen van warmte- en geluidsisolatie kunnen worden gerealiseerd; dat er alternatieve energiebronnen en communicatiemiddelen zijn; dat we (afhankelijk van de rol, functie en dichtheid van een bepaalde locatie) harde en zachte technieken kunnen gebruiken om problemen op te lossen. Misschien zullen we zelfs gaan inzien dat we niet alleen grote beschermde natuurgebieden met de bijbehorende verbindingscorridors moeten inrichten, maar ook het thema van een verstrooide natuurlijkheid moeten aansnijden. Dit alles zal ons landschap veranderen.¹³

De toekomst zal waarschijnlijk worden gekenmerkt door een toegenomen mobiliteit, zowel langs de belangrijkste verbindingsroutes tussen een paar grote metropolen en *megasteden* als tussen

13 De hedendaagse stad moet worden beschouwd als een gigantisch laboratorium waar met dit soort technologische vernieuwingen kan worden geëxperimenteerd. Iedere centrale overheid zou de ontwikkeling van dit soort experimenten als taak moeten beschouwen, mede met het oog op de waarschijnlijke gevolgen ervan voor de technologische vooruitgang in verschillende sectoren van de productie en de werkgelegenheid. Wie de laatste fase van de moderne stad – dat wil zeggen de stad van de negentiende eeuw – onder de loep neemt, ziet meteen hoe een deel van de technologische vooruitgang werd opgenomen in de stad en haar territorium, die gingen behoren tot de pronkjuwelen van de technologische vooruitgang. De hedendaagse stad daarentegen heeft de technologische vooruitgang de rug toegekeerd en is momenteel, in het algemeen gesproken, ouderwets en inefficiënt.

grote regio's met een minder dichtbebouwd karakter. Europese beleidsmakers hebben de neiging dit doorsijpelen door zogenaamde 'sponsgebieden' over het hoofd te zien, en laten zich in plaats daarvan leiden door het oude beeld, waarbij deze nieuwe realiteit wordt beschouwd als een ondergeschikt aspect dat met behulp van de oude hiërarchische programma's kan worden aangepakt. De meest recente onderzoeken tonen echter aan dat er een significante verschuiving heeft plaatsgevonden in de tijds- en centraliteitsstructuur. De toegenomen individuele autonomie en het specifieke karakter van iedere afzonderlijke ecologische situatie leiden naar een ander en meer gevarieerd gebruik van de tijd door het afzonderlijke individu, in minder duidelijk afgebakende tijdsdimensies dan die van de moderne stad. Opnieuw is verstrooiing de oorzaak en het effect van dit alles. Infrastructureel beleid op basis van incrementalisme¹⁴ lijkt geschikter om dit soort problemen op te lossen dan beleidslijnen die zich richten op versterking van de belangrijkste verkeerskanalen, met gebruikmaking van harde technieken op een hoog technologisch niveau.

De toekomst zal waarschijnlijk worden gekenmerkt door een grondige herverdeling van de openbare ruimte: hoogstwaarschijnlijk zal het aandeel van de openbare ruimte dat in bezit is van en beheerd wordt door de staat slinken, terwijl het aandeel in handen van en beheerd door particulieren zal groeien. De uitbreiding van de open ruimte, en dan vooral de openbare ruimte die is ontstaan bij de vorming van de hedendaagse stad, heeft tot een aantal fundamentele tegenstrijdigheden geleid die in de verschillende Europese staten een verschillend gewicht hebben. Ze zijn inmiddels aan de oppervlakte getreden als problemen bij het belasting- en uitgavenbeleid van lokale overheden die niet langer in staat blijken de gemakkelijk te voorspellen kosten van onderhoud en beheer van de openbare ruimte op te brengen. Dit is de reden waarom steeds meer gebieden bestemd worden voor gemeenschappelijke activiteiten in het bezit van en beheerd door private partijen: winkelcentra en

14 Dit aspect, gericht op vooruitgang bij stukjes en beetjes, is met name diep geworteld in het karakter van het territorium, de economie, de maatschappij en het politieke systeem van Italië, en het is een aspect dat naar mijn mening niet simpelweg genegeerd of bekritiseerd kan worden. Zie B. Secchi, *Un'interpretazione delle fasi più recenti dello sviluppo italiano: la formazione della città diffusa e il ruolo delle infrastrutture*, z. pl. 1996.

winkelboulevards, marktstraten en marktplaatsen, stadions, sportvelden, themaparken, congrescentra, muziektheaters, discotheken, musea, enzovoort. Door particuliere partijen beheerde open ruimten en *open interieurs* – vaak met lelijke, agressieve verschijningsvormen die de meer traditionele centra compleet overschaduwden, en vaak gekoppeld aan belangrijke verkeersknooppunten (treinstations, luchthavens, snelwegknooppunten en havens)¹⁵ – zullen de ware referentiepunten worden in de hedendaagse stad, die voortdurend op zoek is naar een stabiele vorm.¹⁶

De toekomst zal worden gekenmerkt door een nieuwe, meer verstrooide, gelede en instabiele geografie van centrale plaatsen en, als gevolg van de nieuwe tijds- en mobiliteitsstructuren, door een nieuwe geografie van positionele waarden. De essentiële collectieve uitrusting van de moderne stad, met haar sterke nadruk op de voordelen van arbeidsdeling, is omgevormd tot een aantal specialistische eilanden. Veel ruimten in de stad die tot het *ancien régime* en lange tijd ook tot de moderne stad behoorden, bestonden uit vage, open gebieden bestemd voor meervoudige, onderling vervlochten sociale praktijken. In deze zin waren het 'echte' openbare plekken. In de moderne stad is hun rol tot één enkele functie teruggebracht, waarmee ze als centrale plaats een verarming ondergingen.¹⁷

Het is moeilijk exact vast te stellen wat het toekomstige belang

15 Al heeft men meer oog voor het landschap, zoals wordt geïllustreerd door recente aanpassingen aan luchthavens bij Parijs (Charles de Gaulle), Lyon en Amsterdam (Schiphol) en het winkelcentrum Littoral in Marseille, etc.

16 Zie bijvoorbeeld de geschiedenis van de *shopping mall*, zoals beschreven door Margaret Crawford in haar beroemd geworden essay 'The World in a Shopping Mall', in: M. Sorkin (red.), *Variations on a Theme Park*, New York 1992. Zij laat zien hoe instabiel van vorm al deze stedelijke componenten zijn, een instabiliteit die wordt opgewekt door voortdurende strategiewijzigingen – in dit geval van de commerciële strategie – waarbij collectieve beelden worden gebruikt om nieuwe consumptiemodellen en koopgewoonten te genereren.

17 Maar vanuit een functioneel perspectief werden ze juist verrijkt. In onze tijd zou niemand het specialistische karakter willen missen van een ziekenhuis met zijn verschillende afdelingen, of van een voetbal- of honkbaistadion, of een concertzaal, etc. Dit maakt de geschiedenis van bepaalde voorzieningen nu juist zo interessant: de shopping mall bijvoorbeeld lijkt terug te gaan in de tijd, op zoek naar een soort ruimte die doet denken aan het klassieke forum, maar ditmaal met airconditioning.

zal zijn van dat deel van de moderne stad dat overal in Europa wordt aangeduid als de 'verstrooide stad', maar het is ondenkbaar dat deze steden, bij de huidige bevolkingsgroeivoorspellingen, via toenemende verdichting zijn te veranderen in compacte steden. Het is al even onwaarschijnlijk dat ze als gevolg van een opwaarde-ringbeleid, *gentrification* en een verdere uitbouw van de intermediaire rol van de traditionele stedelijke centra, zullen worden gemarginaliseerd tot immense suburbane productiezones, waarmee de oude tegenstelling tussen stad en platteland op nieuwe grondslagen zou worden hersteld. Tot de vele factoren die dit soort scenario's in de weg liggen, en wellicht ook een reden tot bezorgdheid zijn, behoren een bewustzijn van diepe legendarische wortels, provincialisme en de oorzaken van het ontstaan van verschillende ecologische situaties binnen de hedendaagse stad, maar ook trends in de ontwikkeling van de communicatie,¹⁸ de processen die leiden tot het ontstaan van nieuwe managementklassen, het gedrag van grote aantallen individuen, de met de voortschrijdende globalisering van de economie gepaard gaande tendens om oude en nieuwe armen bij elkaar te zetten,¹⁹ alsmede het ontstaan van gewelddadige, veilige en beveiligde zones in traditionele stedelijke gebieden. Als gevolg van de voortdurende vernietiging en democratisering van positionele waarden bevindt de hedendaagse stad zich in een ideale positie om het andere, dat wil zeggen de veranderingen in het systeem van verenigbare en onverenigbare subjecten en activiteiten, op te vangen. De hedendaagse stad biedt nog steeds de ruimte om effectieve antwoorden te geven op de radicale, dikwijls onverenigbare behoeften van de verschillende individuen. Misschien moeten we eraan wennen dat we de kenmerken van de hedendaagse stad niet moeten beschouwen als tekenen van een wenselijke toekomst, maar als de kans die toekomst op te bouwen. De toekomst is niet alleen iets waar we naartoe bewegen en wat we proberen te voorspellen, maar ook ons construct, het resultaat van de oordelen die we uitspreken over het heden, de beelden en verwachtingen die daaruit voortvloeien en de projecten waar die toe leiden.

18 Zie bijvoorbeeld M. Castells, *The Informational City*, Cambridge (Mass.), 1989.

19 Zie bijvoorbeeld S. Sassen, *The Global City*, Princeton 1991; en S. Sassen, 'Analytic Border-lands: Economy and Culture in the Global City', in: *Columbia Documents of Architecture and Theory*, New York 1993.

v

De verdampende stad?

Dit heeft mij de grootste moeite gekost en kost mij nog steeds de grootste moeite: in te zien dat er onnoemelijk veel meer aangelegen is hoe de dingen heten dan wat ze zijn. [...] het volstaat nieuwe namen en waardeschattingen en waarschijnlijkbeden te scheppen om op den duur nieuwe 'dingen' te scheppen.

FRIEDRICH NIETZSCHE, *De vrolijke wetenschap*, 1882

'DE VORM VAN DE STAD: NEDERLAND NA 1945', dat was het onderwerp dat ik in 1992 door Ed Taverne kreeg toegewezen voor een bijdrage aan het boek *Stedebouw*.¹ Het resultaat was niet meer dan een eerste oriëntatie, maar sindsdien is het een van de onderwerpen die me niet meer hebben losgelaten. De bijdrage aan deze bundel beschouw ik als een gelegenheid dezelfde problematiek nog eens vanuit een andere invalshoek te bekijken. Vertrekpunt is de 'Randstad Holland': de meest opmerkelijke creatie van de Nederlandse stedenbouw uit de vorige eeuw.

Met zes miljoen inwoners en een areaal vergelijkbaar met dat van de stedelijke agglomeraties van Londen, Parijs of Milaan wordt de Randstad gerekend tot de belangrijkste stedelijke regio's van Europa. Een opmerkelijk verschil is dat de Randstad niet is gecentreerd rond één dominante stad. De vier grootste steden in de Randstad – Amsterdam (727.053 inwoners), Den Haag (440.743), Rotterdam (592.665) en Utrecht (232.718) – zijn relatief klein. Bovendien is de Randstad in bestuurlijk opzicht een ratjetoe van ca. 150 gemeenten, verspreid over drie provincies en acht à tien waterschappen. De operationele betekenis van de Randstad ligt op het vlak van de nationale planologie. Ruimtelijke ordening in Nederland heeft vanaf haar oorsprong in de nota *De ontwikkeling van het Westen des Lands* (1958) in het teken van Randstadplanning gestaan.

De Randstad is een recente uitvinding om Holland als een metropool op de kaart te zetten. In de rangorde van grote Europese steden stond Amsterdam in 1750 op de vierde plaats, na Londen, Parijs en Napels. De hoofdstad van Nederland was in 1850 gezakt

1 H. Engel, E. van Velzen, 'De vorm van de stad', in: E. Taverne en I. Visser (red.), *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*, Nijmegen 1993, pp. 276-282.

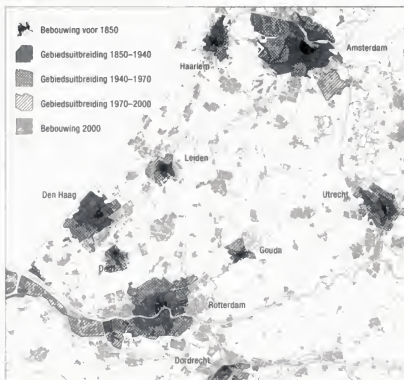
naar plaats zestien,² om vervolgens in 1950 op plaats vijftientig te belanden. De Randstad zou in de rangorde van 1950 de zevende plaats hebben ingenomen. Nederland zou opeens weer meetellen, wat niet onbelangrijk is als het erom gaat internationaal opererende bedrijven en instellingen te lokken. De Randstad had toen echter internationaal nog geen naamsbekendheid; die verwierf ze pas in de jaren zestig.

Het verhaal gaat dat de naam 'Randstad' is geïntroduceerd door Albert Plesman, de stichter van de KLM. Rond 1930, vliegend over Holland, zou Plesman de eerste zijn geweest die de potentiële kwaliteiten van het Hollandse stadslandschap heeft onderkend. Wat hij voorzag, was een 'groote hoefijzervormige stad van ruim drie miljoen inwoners', bestaande uit 'in elkaar overgaande bevolkingscentra Utrecht, het Gooi, Amsterdam, Haarlem, Bollenstreek, Leiden, Wassenaar, 's-Gravenhage, Delft, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht'.³ Het is een sterk verhaal. Arnold van der Valk spreekt het vermoeden uit dat Plesman niet zo zeer

Reconstructiekaart

vanuit de lucht op dit idee is gekomen, maar bij het zien van de

Randstad Holland



kaarten van de 'Stedelijke invloedssfeer Holland-Utrecht', die Van Lohuizen had gemaakt voor het 'Internationaal Stedebouw Congres' in 1924 in Amsterdam.⁴

Als deze gewijzigde oorsprongsmythe van de Randstad juist is, dan is het een overtuigende bevestiging van het feit dat voor het stedenbouwkundig werk kaarten niet alleen een hulpmiddel zijn, maar vooral ook als voorstellingsmiddel dienen.⁵ Toch waren de kaarten van Van Lohuizen allereerst bedoeld om te wijzen op de gevaren van een ongebreidelde verstedelijking. Ze waren een ondersteuning van het pleidooi voor gewestelijke planvorming, die de urbanisatie in goede banen zou moeten leiden en de negatieve gevolgen van de klassieke metropoolvorming zou moeten voorkomen. De nota *De ontwikkeling van het Westen des Lands* uit 1958 ligt in het verlengde daarvan.

De naam 'Randstad', die Plesman aan het beeld vanuit het vliegtuig of van de kaarten van Van Lohuizen verbond, plaatst juist de positieve zijde van het proces van metropoolvorming op de voorgrond, zoals bijvoorbeeld de mogelijkheid tot het vestigen van een prominente luchthaven. Zo is het misschien toch eerder aan Plesman dan aan Van Lohuizen te danken dat in de jaren zestig de Randstad tot alternatief model voor metropoolvorming werd gebombardeerd. In *Zeven wereldsteden* roemde de Engelse geograaf Peter Hall in 1966 de voordelen van de gedecentraliseerde, polycentrische structuur van de Hollandse metropool ten opzichte van de traditionele, monocentrische wereldsteden: 'Het lijkt vrijwel zeker, dat op dit moment voor de meeste nog groeiende wereldsteden de Nederlandse oplossing het juiste model biedt.'⁶ Hoewel de virtuele realiteit van de Randstad er sindsdien toe heeft bijgedragen dat ze op gelijke voet wordt geplaatst met andere

2 P.M. Hohenberg, L. H. Lees, *The Making of Urban Europe 1000-1950*, Cambridge (Mass.)/Londen 1985, tabel 7.2, p. 227.

3 S. Musterd en B. de Pater, *Randstad Holland. Internationaal, regionaal, lokaal*, Assen 1992, p. 1.

4 A. van der Valk, *Het levenswerk van Th. K. van Lohuizen 1890-1956*, Delft 1990, pp. 50-62. Speciaal over Plesman: p. 60.

5 J.M. de Casseres, 'Stedebouw en kaartenwetenschap', *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw*, 4 (1927), pp. 85-86.

6 P. Hall, *Zeven wereldsteden*, Amsterdam 1966, p. 97 en pp. 120-121. Zie ook: G. L. Burke, *Greenheart Metropolis*, Londen 1966.

vooraanstaande regio's in Europa, is in Nederland het enthousiasme voor het model na 1970 in snel tempo afgenomen. Volgens critici is het geen stimulans voor metropolitane ontwikkelingen geweest. Zo verklaart Niek de Boer, gerenommeerd stedenbouwkundige, in 1996 kortweg: 'De Randstad bestaat niet'. Hij is van mening dat alle kaarten moeten worden gezet op één centrum en dat moet dan natuurlijk Amsterdam zijn.⁷ Een andere stedenbouwkundige, Dirk Frieling, heeft het geloof in de grootstedelijke potenties van de Randstad nog niet verloren, maar om die met voortvarendheid tot wasdom te brengen lanceerde hij een nieuwe naam: de 'Delta Metropool'.

De crisis in planologenland is door Hans van der Cammen en Len de Klerk uitvoerig beschreven.⁸ Van 'Nederland Nu Als Ontwerp' via 'Het Metropolitane Debat' naar de 'Vereniging Delta-metropool' heeft Dirk Frieling zich de afgelopen twintig jaar als geen ander ingespannen de Nederlandse planologie weer uit het slop te trekken.⁹ Frieling heeft de ruimtelijke ordening uit de burelen van de Planologische Diensten gehaald en tot voorwerp van publiek debat gemaakt. Daarnaast is in stilte gedurende dezelfde periode een uitgebreide literatuur tot stand gekomen over de geschiedenis van de urbanisatie van Nederland. In het navolgende baseer ik mij vooral daarop.

De uitgangspositie van het Hollandse stedensysteem rond 1800 is op overzichtelijke wijze in kaart gebracht door J. C. Visser in zijn bijdrage aan de *Atlas van Nederland. Deel 2: Bewoningsgeschiedenis*. Daarin is ook het effect van de eerdere verstedelijkingsbewegingen afleesbaar.¹⁰ Het verdere verloop van het verstedelijkingsproces is inzichtelijk gemaakt in een Reconstructiekaart van de Randstad Holland. De kaart is gebaseerd op een simpele

7 N. de Boer, *De Randstad bestaat niet*, Rotterdam 1996.

8 De crisis in planologenland is uitvoerig beschreven in: H. van der Cammen en L. de Klerk, *Ruimtelijke ordening, van Grachtengordel tot Vinex-wijk*, Utrecht 2003, hoofdstuk 6 e. v.

9 D. H. Frieling, *Een dichte delta* (Intreerede), Delft 1991 en Frieling, 'Metropoolvorming' (Uitreerede), in: *Delta Darlings*, Delft 2003.

10 A. Thurkow e. a., *Atlas van Nederland. Deel 2: Bewoningsgeschiedenis*, Den Haag 1984, kaart 18. Zie voor een uitgebreide toelichting: J. C. Visser, 'Dichtheid van de bevolking in de laat-middeleeuwse stad', *Historisch Geografisch Tijdschrift*, 3 (1985), pp. 10-21.

parameter: de uitbreiding van het bebouwd stedelijk gebied. Om de tijdsdimensie van het verstedelijkingsproces inzichtelijk te maken, is gebruikgemaakt van een 'morfologische periodisering' op grond van vier soorten stedelijk weefsel die ook nu nog in de verschillende Hollandse steden als duidelijk onderscheiden stadsdelen herkenbaar zijn.¹¹

DE HISTORICI De Vries en Van der Woude onderscheiden vier grote verstedelijkingsbewegingen voor de gebieden aan de Noordzee in het tweede millennium. In de eerste beweging was het meest verstedelijkte gebied gelegen in Vlaanderen en Brabant (Brugge, Gent en vervolgens Antwerpen, veertiende tot zestiende eeuw); Nederland was toen – in de woorden van Henry Pirenne – de 'voorstad van Antwerpen'.¹² In de tweede beweging verschoof het centrum naar het noorden, naar Holland (Amsterdam, zeventiende eeuw). Vervolgens schoof het centrum in de derde beweging door naar Engeland (Londen, achttiende en negentiende eeuw); het centrum van de vierde en tot nu toe laatste verstedelijkingsbeweging vanaf 1870 ligt in Duitsland (het Rijn-Ruhrgebied).¹³

Het is aanlokkelijk de vorming en ontwikkeling van de Hollandse steden te bezien vanuit het perspectief van deze vier verstedelijkingsbewegingen. Gedurende elke verstedelijkingsbeweging neemt het Hollandse stedensysteem een andere positie in binnen het meeromvattende stedensysteem rond de Noordzee. Telkens veranderen dan ook het onderlinge verband en de rangorde van de steden in het gebied van de huidige Randstad. Vanuit deze optiek

Naar een
anatomie van de
Randstad

11 Een eerste versie van delen van deze kaart werd gemaakt voor: A. Hereijgers, E. van Velzen e. o., *De naoorlogse stad*, Rotterdam 2001. Voor de complete atlas met 23 bladen zie: H. Engel, I. Pané, O. van der Bogt, 'Randstad Holland in kaart', in: *OverHolland*, deel 2, Amsterdam 2005.

12 H. Pirenne, *Histoire de Belgique*, deel III, z. pl. 1907, p. 259.

13 J. de Vries en A. van der Woude, *Nederland 1500–1815, de eerste ronde van moderne economische groei*, Amsterdam 1995, p. 87. Voor ontwikkelingen in de Europese context zie: Fernand Braudel, *Beschaving, economie en kapitalisme (15de–18de eeuw). Deel III: De tijd en de wereld*, Amsterdam 1990; De Vries, *European Urbanisation 1500–1800*, Londen 1984; Hohenberg, Lees, *The Making of Urban Europe*; C. Lesger, 'Stedelijke groei en stedensystemen' en 'De dynamiek van het Europese stedensysteem', in: Taverne en Visser (red.), *Stedebouw*, pp. 30–38 en pp. 104–111.

kan de vorming van de Randstad worden gelokaliseerd in de vierde, tot heden laatste, verstedelijkingsbeweging.

Tabel 1 laat zien dat de rangorde van de negen belangrijkste steden in het gebied van de Randstad, die op grond van de inwonersaantallen kan worden opgesteld, in de vijf eeuwen tussen 1300 en 1800 een aantal malen flink door elkaar is geschud.¹⁴ De rangorde in 1400 correspondeert met de eerste verstedelijkingsbeweging. De gunstige ligging tussen vier economische centra vormde het uitgangspunt voor de eerste bloei van de Hollandse steden. Utrecht is de grootste stad, op afstand gevolgd door de Hollandse steden, die in omvang elkaar niet veel ontlopen. De rangorde van 1670 correspondeert met de tweede verstedelijkingsbeweging. Amsterdam is het centrum van de wereldhandel en staat aan de top van een steden netwerk waarin hiërarchie en specialisatie tot stand zijn gekomen.

Tussen de eerste verstedelijkingsbeweging en de tweede is niet precies een moment aan te geven waarop de orde van het eerste

Tabel 1 en 2: rangorde van de negen belangrijkste steden in de Randstad

	1300	1400	1560	1670	1735	1795
1	Utrecht	Utrecht	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam
2	Dordrecht	Dordrecht	Utrecht	Leiden	Leiden	Rotterdam
3	Haarlem	Haarlem	Haarlem	Rotterdam	Rotterdam	Den Haag
4	Delft	Delft	Delft	Haarlem	Haarlem	Utrecht
5	Leiden	Leiden	Leiden	Utrecht	Den Haag	Leiden
6	Gouda	Gouda	Dordrecht	Delft	Utrecht	Haarlem
7	Amsterdam	Amsterdam	Gouda	Den Haag	Gouda	Dordrecht
8		Rotterdam	Rotterdam	Dordrecht	Dordrecht	Delft
9		Den Haag	Den Haag	Gouda	Delft	Gouda
	1850	1880	1910	1940	1970	2000
1	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam	Amsterdam
2	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam	Rotterdam
3	Den Haag	Den Haag	Den Haag	Den Haag	Den Haag	Den Haag
4	Utrecht	Utrecht	Utrecht	Utrecht	Utrecht	Utrecht
5	Leiden	Leiden	Haarlem	Haarlem	Haarlem	Haarlem
6	Haarlem	Haarlem	Leiden	Leiden	Leiden	Dordrecht
7	Dordrecht	Dordrecht	Dordrecht	Dordrecht	Dordrecht	Leiden
8	Delft	Delft	Delft	Delft	Delft	Delft
9	Gouda	Gouda	Gouda	Gouda	Gouda	Gouda

stedensysteem overgaat in de nieuwe orde van de tweede periode. Als we vervolgens het tot stand komen van het huidige systeem van de Randstad bekijken, dan staat aan het begin daarvan een duidelijke cesuur. Die was de uitkomst van de derde verstedelijkingsbeweging: voor Nederland een periode van economische stagnatie en de-urbanisatie. Het dieptepunt ligt in het begin van de negentiende eeuw. Alhoewel Amsterdam gedurende deze periode van stagnatie zich in bevolkingsaantal wist te handhaven, verloor de economische structuur van het stedennetwerk haar samenhang. De de-urbanisatie ging in Holland gepaard aan contractie van de economische activiteit in het centrum; met 221.000 inwoners was Amsterdam aan het eind van de achttiende eeuw dominanter geworden dan in de periode van haar grootste bloei.¹⁵

Rond 1800 restte van het Hollandse stedennetwerk nog het systeem van waterwegen, dat tot ver in de negentiende eeuw het enige vervoerssysteem bleef. Ook in militair-defensief opzicht bleef de regio van de toekomstige Randstad vanaf de zeventiende eeuw gehandhaafd als territoriale entiteit. De 'Hollandse Waterlinie' was de hoeksteen van de 'Vesting Holland'. Hoewel van nature onzichtbaar, werd de Waterlinie gezien als een betrouwbare verdedigingslijn, tot de Duitse bommenwerpers in 1940 er gewoon overheen vlogen, richting Rotterdam.¹⁶ De idee van de 'Randstad Holland' werd juist op tijd geboren om de plaats in te nemen van het achterhaalde concept van de 'Vesting Holland'.

Het verloop van de vierde verstedelijkingsbeweging wordt gedragen door een grote bevolkingsgroei. Op het eerste gezicht lijken er gedurende de vierde verstedelijkingsbeweging in de rangorde van 1795 geen belangrijke wijzigingen meer op te treden (zie tabel 2).¹⁷

14 Voor de bevolkingsaantallen in Tabel 1 is gebruik gemaakt van Visser, 'Dichtheid van de bevolking in de laat-middeleeuwse stad', pp. 10-21 (voor 1300); overigens: P. Lourens en J. Lucassen, *Inwoneraantallen van Nederlandse steden ca. 1300-1800*, Amsterdam 1997.

15 M. Wagenaar en R. van Engelsdorp Gastelaars, 'Het ontstaan van de Randstad, 1815-1930', *KNAG Geografisch Tijdschrift*, 1 (1986), p. 16.

16 W. Heesen, W. van Winden, 'Het strategisch landschap', in: H. Brand, J. Brand (red.), *De Hollandse Waterlinie*, Utrecht / Antwerpen 1986.

17 Voor Tabel 2 is gebruik gemaakt van bevolkingsaantallen ontleend aan R.A.F. Smook, *Binnensteden veranderen*, Zutphen 1984, met uitzondering van Rotterdam en het jaar 2000. Daarvoor is gebruik gemaakt van gegevens het CBS.

De structuur van het Hollandse stedennetwerk lijkt stabiel en slechts in kwantitatieve zin te groeien. Een blik op de exacte bevolkingscijfers maakt echter duidelijk dat het monocentrische stedennetwerk van de achttiende eeuw in rap tempo verdwijnt (zie tabel 3).

Er zijn twee grote veranderingen. Allereerst is er enig stuiver-tje wisselen tussen de steden in de onderste helft van de rangorde. Dit zegt echter niet veel. Belangrijker is dat er naast de vijf steden met een omvang tussen de 60.000 en 150.000 inwoners in het gebied van de Randstad nog vijftien steden van een zelfde omvang zijn bij gekomen (gemiddeld 90.000 inwoners). Bovendien zijn er twintig kleinere steden verschenen (gemiddeld 40.000 inwoners). In deze veertig kleinere steden tezamen woont op dit moment bijna de helft, namelijk 2,6 miljoen inwoners, van de Randstadbevolking. De andere helft woont in de vier grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Daar, in de top van de rangorde, heeft de tweede grote verandering ten opzichte van het begin van de negentiende eeuw plaatsgevonden.

Amsterdam heeft zijn dominante positie verloren. Amsterdam en Rotterdam zijn nu bijna even groot en het verschil in omvang van de bevolking van Den Haag en Utrecht ten opzichte van die van de twee toppers is veel geringer geworden. Kortom: het Hollandse stedennetwerk is polycentrisch geworden. De pleitbezor-

Tabel 3: verdunning van negen historische steden in de Randstad

	1850		1940		1970		2000	
Amsterdam inwoner	224.035	284	803.073	125	831.463	87	731.288	48
oppervlakte in ha.	790		6.423		12.406		15.274	
Rotterdam inwoners	90.073	200	589.000	108	679.032	59	592.673	30
oppervlakte in ha.	450		5.477		11.468		19.818	
Den Haag inwoners	72.225	292	514.553	143	550.613	100	441.094	77
oppervlakte in ha.	247		3.604		5.495		5.762	
Utrecht inwoners	47.781	173	168.253	99	278.966	72	233.667	49
oppervlakte in ha.	276		1.692		3.870		4.800	
Leiden inwoners	35.895	199	79.135	126	101.221	93	117.191	58
oppervlakte in ha.	180		628		1.093		2.027	
Haarlem inwoners	25.852	96	142.686	94	172.235	76	148.484	60
oppervlakte in ha.	270		1.519		2.277		2.459	
Dordrecht inwoners	20.909	150	63.712	118	88.699	71	119.821	40
oppervlakte in ha.	139		539		1.252		2.981	
Delft inwoners	18.449	159	55.637	116	83.698	68	96.095	61
oppervlakte in ha.	118		481		1.234		1.580	

gers van het Randstadmodel zien daarin een originele configuratie van een nieuw soort metropool. De polycentrische structuur van het Hollandse stedennetwerk kan echter evengoed betekenen dat Holland in onze tijd, met een parafrase op Pirenne, weer als voorstad fungeert, nu niet van Brugge of Antwerpen zoals in de veertiende en de vijftiende eeuw, maar van het economisch machtige Rijn-Ruhrgebied.

Net als in de zestiende eeuw zou deze situatie het startpunt kunnen vormen voor grootstedelijke ontwikkelingen in de nabije toekomst. Het is echter twijfelachtig of de grote stadsuitbreidingen sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw een aanwijzing in die richting geven. Met verhoogde inwoneraantallen hebben deze stadsuitbreidingen weinig meer te maken. In het verloop van de verstedelijking treedt een duidelijke kentering op na 1970. Eind jaren zestig moest de prognose dat de bevolking van Nederland in het jaar 2000 tot twintig miljoen inwoners zou zijn gestegen aanzienlijk omlaag worden bijgesteld. Na 1970 begint de bevolkingsgroei te dalen. Dit wordt echter gemaskeerd door de enorme woningbouwproductie die nadien heeft plaatsgevonden. In de laatste dertig jaar van de twintigste eeuw is de woningvoorraad van Nederland bijna verdubbeld.

Hier stuiten we op een beperking van een louter cartografische benadering. Een van de belangrijkste kenmerken van de verstedelijking gedurende de twintigste eeuw is uit de kaarten niet afleesbaar: de extensivering van het stedelijk grondgebruik. Met een andere factor, de revolutie in het verkeer en vervoer, is het net zo gesteld. De ontwikkeling van de verschillende infrastructuren die daarvoor nodig zijn geweest, is op de kaarten ingetekend, maar over de versnelling die daardoor is opgetreden in het overbruggen van afstanden geven ze geen inzicht. Zo zijn er meer factoren te noemen: de toegenomen welvaart, veranderingen in de samenstelling van de bevolking en in de tijdsbesteding. Allemaal factoren die het stedelijk leven en daarmee ook de perceptie van de stad ingrijpend hebben gewijzigd; niet alleen van de stedelingen in het algemeen, maar in het bijzonder ook van de actoren die professioneel betrokken zijn bij de productie van de steden.

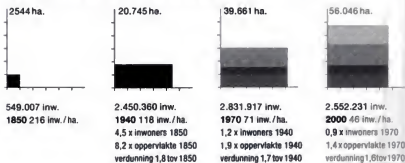
Ter correctie van de beeldvorming in professionele kringen vestig ik hier alleen de aandacht op de extensivering van het stedelijk grondgebruik. Tabel 3 geeft de cijfers van de toename van de bevolking en het bebouwd stedelijk oppervlak van de negen be-

langrijkste historische steden in het gebied van de Randstad van 1850 tot 2000.¹⁸ Het bebouwd oppervlak van deze steden blijkt in de afgelopen honderdvijftig jaar 22 maal zo groot geworden. De bevolking is ondertussen slechts toegenomen met een factor 4,6. De vergroting van het bebouwd oppervlak blijkt vrijwel in gelijke mate bepaald door de groei van de bevolking als door extensivering, 'verdunding', van het stedelijk grondgebruik (zie diagram 1).

Extensivering van het grondgebruik is een lastig te doorgronden verschijnsel. Gedetailleerd onderzoek van afzonderlijke steden zal hopelijk meer inzicht opleveren. In ieder geval zijn daarin drie factoren van belang: de ontwikkeling van gespecialiseerde werkgebieden, ruimere verkaveling van de woningbouw en daling van de gemiddelde woningbezetting. De eerste twee factoren zijn niet nieuw. Het idee dat het hier gaat om uitvindingen van het moderne functionalisme in de stedenbouw, berust op een misverstand. De Pater noemt 'ontmenging, verstrooiing en verdunding' processen die in alle perioden van de stedelijke ontwikkeling een rol spelen.¹⁹ De introductie van nieuwe vervoersmiddelen (trein, tram, fiets, auto) heeft aan deze processen wel een nieuwe dimensie gegeven.

Daling van de gemiddelde woningbezetting, in de mate die we nu kennen, is een nieuw verschijnsel. Om het effect te achterhalen op het verloop van het urbanisatieproces gedurende de afgelopen anderhalve eeuw moeten we het aandeel bepalen van de daling van de gemiddelde woningbezetting in de toename van de woningvoorraad. Wat betreft de woningvoorraad hebben we alleen voor geheel Nederland betrouwbare gegevens. Diagram 2 laat zien dat de daling van de gemiddelde woningbezetting pas na 1910 inzet.²⁰ Was er daarvoor nog sprake van een aanzienlijke stijging (van 4,5 in 1850 tot 4,9 in 1910), in de periode 1910-1940 daalt de

Diagram 1: verdunding van negen historische steden in de Randstad



gemiddelde bezetting naar 4,2. Deze daling wordt door de oorlogsjaren gedeeltelijk tenietgedaan, maar zet daarna onverminderd door: in 1970 is de gemiddelde woningbezetting gedaald tot 3,4. Ondertussen is de daling van de woningbezetting in vakkringen een bekend verschijnsel geworden. Daling van het aantal 'inwoningen' door vermindering van de woningnood en verkleining van de gezinsgrootte zijn er de directe oorzaken van.²¹

Voorzover ik weet, heeft niemand rond 1970 voorzien dat de daling van de woningbezetting nadien verscherpt zou doorzetten. Daling van de bevolkingsgroei en daling van de gemiddelde woningbezetting gaan sinds 1970 hand in hand. De grote toename van de woningvoorraad na 1970 is een magistraal slotakkoord in de cyclus van bevolkingsgroei die in het begin van de negentiende eeuw begon en nu op zijn eind loopt. In de periode 1970–2000 was 70% van de uitbreiding van de woningvoorraad nodig om te voorzien in de behoefte die voortkomt uit de verlaging van de woningbezetting en nog slecht 30% vanwege de bevolkingsgroei.²² Tegelijkertijd is het aantal inwoners per hectare in de reeds bestaande stedelijke gebieden afgenomen met 30%, zodat daar het draagvlak van de voorzieningen, zoals scholen en winkels, is uitgehold. Als

18 De bevolkingsaantallen in Tabel 3 zijn ontleend aan dezelfde bronnen als voor Tabel 2, zie vorige noot. De oppervlakten van het bebouwd stedelijk gebied zijn berekend met behulp van de reconstructiekaart van de Randstad.

19 De Pater, 'Van land met steden tot stedenland. Een kleine historische stadsgeografie van Nederland', *Historisch-geografisch Tijdschrift*, 2 (1989), pp. 51–53.

20 Diagram 2 is gebaseerd op aantallen voor bevolking en woningvoorraad, ontleend aan: Van der Cammen en De Klerk, *Ruimtelijke ordening, van Grachtengordel tot Vinex-wijk*.

21 In Amsterdam was in 1930 de gemiddelde woningbezetting 3,74 en in het AUP werd al rekening gehouden met een verdere daling tot 3,34. *Algemeen uitbreidingsplan van Amsterdam, nota van toelichting*, Amsterdam 1934, pp. 78–79 en bijlage IV.

22 Voor geheel Nederland is de uitbreiding van de woningvoorraad in periode 1850 tot 2000 voor de helft nodig geweest om de groei van de bevolking onder dak te brengen. De andere helft was nodig vanwege de daling van de gemiddelde woningbezetting. Had deze daling zich niet voorgedaan, dan zou de gehele uitbreiding van de woningvoorraad uit de periode 1970–2000 overbodig zijn geweest.

er in de jaren zeventig, na de periode van wederopbouw en economische voorspoed, gesproken wordt over een stedelijke crisis, dan zijn dit in elk geval enkele belangrijke ingrediënten daarvan.²³

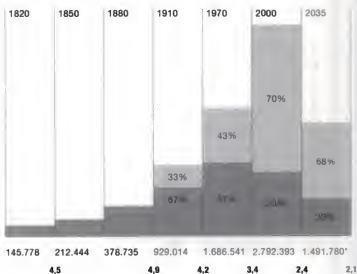
De vorm van de Randstad VERGELEKEN MET de actoren die de afgelopen eeuw betrokken zijn geweest bij het in 'goede' banen leiden van het urbanisatieproces, is het voor ons nu makkelijker in te zien dat ook de meest recente verstedelijkingsbeweging er niet een is van ongelimiteerde groei. Bij ongewijzigd immigratiebeleid zal volgens de meest recente raming de omvang van de bevolking van Nederland binnen afzienbare tijd een maximum bereiken en vervolgens krimpen.²⁴ Ook de daling van de gemiddelde woningbezetting zal een limiet bereiken. Daarmee zullen de belangrijkste impulsen voor uitbreiding van het bebouwd stedelijk gebied verdwijnen.

Dit zegt natuurlijk niets over de verdere economische ontwikkeling en het functioneren van de Randstad. Dat ligt buiten het bereik van deze analyse. Voor de beeldvorming van de ontwikkeling van de Randstad echter is deze studie wel degelijk van belang. De vorm van de verstedelijking van het gebied van de Randstad is

Diagram 2: toename van woningvoorraad geheel Nederland

■ aandeel t. g. v. de bevolkingsgroei

■ aandeel t. g. v. de dalende woningbezetting



niet alleen door blinde krachten bepaald. Niemand kan er omheen dat sinds de Woningwet van 1901 de productie van de Hollandse steden gaandeweg op alle niveaus geleid wordt door ontwerpactiviteiten en dus door architectonische en stedenbouwkundige voorstellingen, zowel van de steden die men tot stand wilde brengen als van de steden die men wenste te voorkomen.

Het concept van de Randstad Holland heeft, zoals eerder opgemerkt, aanvankelijk met name dienstgedaan als alternatief voor het schrikbeeld van een ongebreidelde verstedelijking. De planologie zoals die in Nederland voor het eerst in 1924 ten tonele verschijnt op het 'Internationaal Stedebouw Congres' in Amsterdam, werd geleid door een visie op de stad die toentertijd door Raymond Unwin in heldere bewoordingen is neergezet: 'Wil de stad het tehuis van een echte gemeenschap zijn, dan moet ze de volgende karakteristieke eigenschappen bezitten: welbepaalde vorm, samenhang tussen haar delen, begrenzing van de omvang tot welke ze als gezonde, zelfstandige gemeente zou kunnen groeien.'²³ Deze uitspraak is niet zozeer antistedelijk, maar wel tegen de metropool gericht. De metropool werd bestreden met het ideaal van de kleine Europese stad. Stedenbouw werd in die tijd gezien als een instrument voor verbetering van de leefomstandigheden van de bevolking. Gezondheid, daar ging het om. Maar niet alleen lichamelijk, ook mentaal. Want het ging om de gezondheid van het maatschappelijk lichaam: de gemeenschap.

Het is deze visie die na 1945 in belangrijke mate het spreidingspatroon van de urbanisatie in het gebied van de Randstad heeft bepaald. In de jaren zestig werd het beleid van 'gebundelde deconcentratie' ingezet. Groeikernen werden aangewezen om de verstedelijkingsdruk af te leiden van de grote steden. Toen korte tijd daarna, in de jaren zeventig, dit beleid in twijfel werd getrokken, was het niet meer een-twee-drie om te keren. Het resultaat is dat de Randstad in feite een samenstelling is gebleven van afzonderlijke steden en uit de kluiten gewassen dorpen. Alhoewel uit

23 Van der Cammen en De Klerk, *Ruimtelijke ordening, van Grachtengordel tot Vinex-wijk*, p. 233 e. v.

24 De meest recente schatting van het CBS is een bevolking van 17 miljoen mensen in 2035 en een krimp die vanaf dat moment inzet.

25 Citaat op de omslag van: H. Engel, E. van Velzen, *Architectuur van de stadsrand, Frankfurt am Main 1925-1930*, Delft 1978.

het dagelijkse woon-werkverkeer blijkt dat deze nederzettingen niet meer als zelfstandige eenheden functioneren, zal binnen afzienbare tijd aan het huidige spreidingspatroon van het bebouwd stedelijk gebied nauwelijks iets kunnen veranderen. Of we hier nu gelukkig mee zijn of niet, dit is een gegeven waarmee we het voorlopig moeten doen. Deze situatie vraagt om een heroriëntatie van (de relatie tussen) ontwerp en onderzoek.

IN DE JAREN TWINTIG van de vorige eeuw is ten behoeve van de stedenbouwkundige planvorming het stedenbouwkundig onderzoek geïntroduceerd. Op dit gebied heeft Van Lohuizen pionierswerk verricht.²⁶ Hij maakte een onderscheid tussen 'technische survey', en 'sociaal economische survey'. Bij de 'technische survey' gaat het om de opname van de fysieke staat van het plangebied, toegespitst op de bodemgesteldheid, de afwatering, het aanwezige grondgebruik, het bouwbestand en de eigendomssituatie. Bij de 'sociaal-economische survey' gaat het met name om onderzoek van factoren die het spreidingspatroon van de bevolking bepalen en het 'voorspellen' van toekomstige ontwikkelingen. Met name door de ontwikkeling van het planologisch onderzoek ten behoeve van de nationale ruimtelijke ordening is de 'technische survey' geheel uit het zicht verdwenen. De leemte in de kennis van de fysieke structuren, hun beperkingen en mogelijkheden, werd opgevuld met ideaaltypische stadsmodellen. Het behoeft dan ook niet te verbazen dat onderzoek en ontwerp, die door Van Lohuizen en Van Eesteren nog werden voorgesteld als 'eenheid van het stedenbouwkundig werk', vervolgens uit elkaar zijn gevallen.

Sinds de jaren tachtig zijn er talrijke pogingen ontwerp en onderzoek opnieuw met elkaar te verbinden. Geïnspireerd door buitenlandse voorbeelden wordt ter ondersteuning van het ontwerp steeds meer gebruikgemaakt van typomorfologische stadsstudies.²⁷ Met enige goede wil zou men kunnen zeggen dat het accent in het actuele ontwerpgebonden stadsresearch verlegd is naar de 'technische survey'. Een meer diepgaand inzicht in de concrete fysieke context is echter in deze vorm van onderzoek vaak niet het belang-

²⁶ Van der Valk, *Het levenswerk van Th. K. van Lohuizen 1890-1956*.

²⁷ H. Engel en F. Claessens, 'Massawoningbouw, object van stadsanalyse en architectuur', in: S. Komossa e. a. (red.), *Atlas van het Hollandse bouwblok*, Bussum 2002, pp. 266-275.

rijkste doel. In meer algemene zin is het oogmerk uit de studie van formele stadsstructuren 'ontwerpinstrumenten' af te leiden die een garantie zouden bieden voor 'stedelijke' kwaliteit. Het typomorfologisch stadsonderzoek loopt op die manier gevaar evenzeer in ideaaltypische modellen te blijven hangen.

Of het Koolhaas betreft of Krier, ten opzichte van de realiteit van de Randstad heeft elke benadering die een enkele verschijningsvorm van de stad tot norm verheft iets pathetisch. In *De architectuur van de stad*, het boek dat als geen ander het typomorfologisch stadsonderzoek grote populariteit heeft bezorgd, houdt Aldo Rossi dergelijke opvattingen van 'stedelijke architectuur' op afstand. Rossi maakt in dit boek duidelijk dat de fysieke structuur van de stad niet tot een enkel beginsel kan worden herleid. Het stadsbeeld is geen 'eenheid', maar vertoont breuken en contrasten, die juist iets vertellen over het gebruik en de geschiedenis van de stad.²⁸ Ter ondersteuning van dit inzicht verwees Rossi naar Frits Schumacher. Het is in dit verband interessant Schumacher zelf erop na te lezen. Die schreef in 1951: 'de huidige "metropool", ja zelfs de huidige grote stad, is in wezen niet meer een schepping die tot een enkel grondprincipe herleid kan worden. Ze is samengesteld uit stadsdelen, waarvan de sociologische kenmerken zeer verschillend zijn. Men kan deze differentiatie zelfs als een van haar karaktereigenschappen bestempelen. Het gebied van de representatieve stad en de zakenstad, de industriestad en de woonstad, die zich in velerlei typen manifesteert, al deze stadsdelen onderscheiden zich steeds duidelijker van elkaar. Het zou geheel verkeerd zijn deze delen in één vormwet te willen persen. De geometrische geest die in de representatieve stad heerst, is geheel niet dezelfde als die welke in de zakenstad naar voren komt, en weer anders komt deze tot uitdrukking in de industriestad. In de verschillende soorten van de woonstad echter kunnen we zonder moeite de kenmerken terugvinden die voor het type van de "middele grote stad", de "kleine stad", de "tuinstad", ja zelfs het "dorp" bepalend zijn.'²⁹

In vergelijking met het organische stadsbegrip van Unwin is de observatie van Schumacher, een generatiegenoot, werkelijk

28 A. Rossi, *De architectuur van de stad*, Nijmegen 2002, p. 63 noot 1.

29 F. Schumacher, *Vom Städtebau zur Landesplanung und Fragen der Städtebaulicher Gestaltung*, Tübingen 1951, p. 37.

verfrissend. Tegelijkertijd wordt duidelijk dat Rossi nog een stap verder gaat. Wat Schumacher als kenmerk van de huidige grote steden ontwaart, wordt op grond van een nadere beschouwing van de historische stad door Rossi bestempeld tot integraal bestanddeel van het begrip 'stad'. 'De stad is', volgens Rossi, 'van nature niet een schepping die tot een enkel grondidee kan worden teruggevoerd. Dat geldt voor de moderne metropool, maar evengoed voor het begrip stad zelf als som van vele delen, wijken en districten die sterk van elkaar verschillen en in hun formele en sociologische kenmerken gedifferentieerd zijn. Juist deze differentiatie is een van de typische kenmerken van de stad. Het is zinloos deze verschillende zones aan een enkel soort verklaring of een enkele formele wet te willen onderwerpen.'³⁰

Vanuit deze optiek is het begrijpelijk dat Rossi de jongste stedelijke ontwikkelingen niet als nieuw fenomeen beschouwt. De 'nieuwe schaal' van de verstedelijking is geen aanleiding voor de introductie van een ander begrip van de stad.³¹ Als het begrip 'stad' staat voor een 'duurzame entiteit', dan is de drager daarvan de materiële hoedanigheid van de stad, de stad als artefact. Essentieel is het onderscheid tussen wat we zouden kunnen noemen de *levende* en de *stenen stad*. In het stadsonderzoek wordt de materiële stad doorgaans beschouwd als resultante van maatschappelijke factoren. In de 'schets van een stadstheorie' die Rossi in *De architectuur van de stad* heeft neergelegd, gaat het niet om een generaliserend stadsbegrip. Met veel omtrekkende bewegingen wordt het belang aangetoond van 'een theorie die de stad als architectuur begrijpt'. De stad kan op veel manieren worden geanalyseerd, maar alleen een architectonische beschouwing biedt volgens Rossi de mogelijkheid door te dringen in de unieke verschijning van de steden zoals ze zijn. Als Rossi in dat verband spreekt over 'de idee van de stad als een synthese van al haar kwaliteiten' dan betreft het een concrete stad: 'Athene, Rome, Constantinopel en Parijs zijn stadsideeën'.³²

Het morfologisch stadsonderzoek toont de complexe samenhang van de architectonische vormen en de geschiedenis. In de stad overleven de architectonische vormen de oorspronkelijke aanleiding van hun constructie. Juist daardoor staan ze open voor

30 A. Rossi, *De architectuur van de stad*, p. 62.

31 Idem, p. 8.

32 Idem, p. 152.

veranderende functies en betekenissen. Rossi had in dit verband ook kunnen verwijzen naar Kurt Schwitters, de Merz-kunstenaar. Het standpunt dat Schwitters in het met utopieën bezwangerde architectuurdebat van de vroege jaren twintig naar voren bracht, getuigt van een ongekend realisme en kan nog steeds als handreiking dienen voor de verdere studie van de architectuur van de Hollandse stad. In *Frühlicht*, het tijdschrift van architect Bruno Taut, schreef hij: 'De architectuur is naar haar aard van alle kunsten het meest op de Merz-gedachte ingesteld. Zoals bekend betekent Merz het gebruik van het voorhanden oude als materiaal voor het nieuwe kunstwerk. Vanwege de weerbarstigheid van het materiaal waarvan huizen gebouwd worden, zat er voor de architectuur niets anders op steeds weer het oude te gebruiken en op te nemen in het nieuwe ontwerp. Zo zijn buitengewoon rijke en mooie bouwwerken ontstaan; omdat voor de architect niet de stijl van het oude onderdeel maatgevend was, maar de idee van het nieuwe "Gesamtkunstwerk". Op die manier zouden onze steden, om een voorbeeld te noemen, bewerkt moeten worden. Door voorzichtig afbreken van de meest storende delen, door lelijke en mooie huizen op te nemen in een omvattend ritme, door een juiste verdeling van accenten zou de metropool in een geweldig Merz-kunstwerk kunnen worden omgezet.'³³

33 K. Schwitters, 'Schloss und Kathedrale mit Hofbrunnen', *Frühlicht*, 3 (1922).

Opgenomen in: K. Schwitters, *Das literarische Werk. Band 5: Manifeste und kritische Prosa*, Keulen 1981, p. 96.

W

De postmobiele stad

WAT IS DE STAD? Het woord stad wordt gebruikt met een grote vanzelfsprekendheid, die in schril contrast staat tot het veelvoud aan mogelijke antwoorden. Wat de stad is wisselt per beschouwer. In het algemeen wordt stad opgevat als een ruimtelijk gegeven.

VOOR ONTWERPERS is de stad een verzameling artefacten, tussen **Stad** *droom* (dat wat het kán zijn, gedocumenteerd in het plan of de visie) en *daad* (resultaat van het handelen van het totaal van (on)gerelateerde maatschappelijke actoren. De stad is een verzameling artefacten (wegen, gebouwen, infrastructuur), met een management (stadsbestuur, gemeenteraad, technische diensten, consultants) en ze huisvest een verhoudingsgewijs – ten opzichte van niet-stad – grote hoeveelheid en vooral verscheidenheid van economische en culturele activiteiten die gekenmerkt worden door hun dichtheid / intensiteit en variëteit / karakter.

De stad heeft een relatief grote hoeveelheid inwoners, die in de Nederlandse verhouding lastig aan te geven is in termen van aantal of dichtheid, ten eerste omdat de steden in Nederland relatief klein zijn¹ en ten tweede omdat de stad in fysieke zin of als vorm moeilijk te scheiden is van de niet-stad, omdat het hele territoire volledig is verkaveld, geasfalteerd en bestemd; er zijn alleen gradaties van intensiteit, met Amsterdam en Friesland als (spectrale) extremen.

Hier toont zich dan ook al een eerste knelpunt in de fysieke definitie van de stad: waar ontwerpers en beleidsmakers graag metaforen gebruiken om de ontwikkeling van de stad uit te stippen, ontwikkelt de stad zich buiten al deze metaforen om. Zo bleek het idee van de compacte stad onhoudbaar te zijn, omdat men vooral naar de ruimtelijke (ontwerpende) kant ervan keek, en het vraagstuk van de alsmaar toenemende mobiliteit buiten beschouwing hield. De ruimtelijke voorstelling is bovendien reductief ten aanzien van de activiteiten van de stad. De grafische retoriek

1 Dit is de enige doelstelling van de ruimtelijke ordening die daadwerkelijk is gehaald. In de nota *Westen des Lands* (1958) werd gesteld dat steden boven één miljoen inwoners aanleiding zijn voor sociaal en moreel verval. De steden in het westen des lands moesten daarom hun bevolkingsdruk 'uitstralen'. Zie ook de afbeelding bij 'De Randstad' van Vincent van Rossem, p. 88.

waarmee de stad op papier wordt 'verbeeld', leidt tot het agenderen van ontwerpdoelen die zich richten op het fysiek vullen van 'gaten' in de bebouwing. Terwijl juist ook de steden met een niet-continu weefsel een bruisend stadsleven, logica en poëzie kunnen hebben (Detroit, San José). Het gevolg van een 'onjuiste' metafoor is beleid met vaak als enig (ongewenste) resultaat het ontstaan van enkele lokale ad-hoc-initiatieven. Het is dan ook noodzakelijk om de stad niet langer primair of uitsluitend als een artefact voor te stellen, maar om alle drie de a's (artefacten, actoren, activiteiten) tegelijk in beschouwing te nemen.

Mobiele stad NEEM DEN HAAG. Hier vonden vlak na elkaar twee initiatieven plaats, waarvan het ene het karakter van de stad versterkte door rekening te houden met bereikbaarheid en functiemenging en het andere de stad deed uitwaaiëren en vervagen bij gebrek aan reflectie op de stad als een bundeling van activiteiten en actoren. Adri Duivesteijn zette zich als wethouder van Den Haag in om – in een periode waarin geld en uitbreidingsruimte ontbraken – door een grondruil tussen rijk en gemeente het stadhuis te kunnen bouwen en het stationsgebied te kunnen ontwikkelen. Daarbij werden veel van de negentiende-eeuwse woonhuizen waarin kantoren 'verdwaald' waren, 'teruggezet' in de woningvoorraad. Hierdoor werd de stad in haar 'compactheid' versterkt met méér stad: met versterkte woonwijken, met een beter draagvlak voor voorzieningen en meer en betere kantoren rond het Centraal Station, wat bijdroeg aan de massieve toestroom van consumenten, waarmee de NS helaas nog steeds geen raad weet. Het resultaat voor Den Haag was nog beter en (economisch) stimulerender geweest indien de gemeente, net als de Europese concurrentie, over belastingautonomie had beschikt, zodat bouwen aan en vooral in de stad ook had bijgedragen aan de financiële slagvaardigheid van het stedelijk management.

Deze centraal Haagse ingreep staat in sterk contrast met het dramatische misverstand dat zich iets later afspeelde in de weiden rondom Den Haag: Zuidwest en Ypenburg. Deze Vinex-wijken zijn een gemakslandschap geworden met weinig context en afwisseling, zodat ontwerpers in de weidse polders een authentiek en richtend kader missen en dat daarom zelf maar ontwerpen. Op steeds meer plaatsen worden de qua waterhuishouding minst duurzame polders volgebouwd met 'middenklasse strengperswoningen'

(rijtjes woningen die in Duitsland Hollandse huizen heten, omdat ze zo goedkoop kunnen worden gebouwd), waar vervolgens ontwerpers bijgehaald worden om er toch nog iets 'unieks' met eigen identiteit van te maken, opdat er ook geld kan worden verdiend. Dit zijn onbedoeld sterk op elkaar gelijkende bouwsels. De Vinex-wijken worden zo stuk voor stuk homogene woongebieden van één generatie, zonder bijzonderheid en verandering/ geschiedenis door vernieuwing, door sloop, verbouwing en oude gebouwen, zonder begraafplaatsen, zonder sporen van een eerdere bewoning.

HOEWEL DE VINEX-OPERATIE de intentie had om de stad compact te houden en dus tegen de bestaande steden aan te bouwen, versterkten de nieuwe wijken de stad allerm minst. Integendeel, ze leken vrij spel te bieden aan de centrifugale krachten in de samenleving, gesterkt door de alom verkrijgbare mobiliteit. Door de ligging aan de snelwegen, de afwezigheid van een integrale benadering van mobiliteit (openbaar vervoer) en bouwlocaties, en de bouw van kantorenparken op 'bedrijventerreinen' met een hoge 'C'-parkeernorm, resulteerden de Vinex-locaties in een niet-stad, waar wonen en werken vooral in het teken van mobiliteit staan. De locaties worden bijeengehouden door wat het verkeers-establishment het 'daily urban system' noemt, of nog chiquer 'de triple A-wegen'; in feite de eerste zestig kilometer 'Holland Boulevard' van de achterlandverbindingen van onze *mainports*: de A2 en A4 voor Amsterdam/Schiphol en de A4, A12 en A15 voor Rotterdam/Maasvlakte.

De nieuwe weidelocaties strijden zodoende met de mainports om het steeds schaarser wordende asfalt. Want over die 'triple A-wegen' rijden de weidebewoners naar hun weidewerkplaatsen op 'zichtlocaties'. Het landschap van wegen en bouwlocaties – ooit strikt ingedeeld en van de natuur gescheiden op de rood-groene kaart – lijkt zich steeds verder in de groene ruimte in te vreten. Bereikbaarheid vormt de identiteit van deze steden, en niet hun geplande relatie met het landschap of de stad. Het asfalt van het 'daily urban system' van het groene hart is immers de openbare ruimte van de weidestad. Die repen asfalt zijn dan ook wel de Holland Boulevard genoemd.

DE STAD in West-Nederland – en als je naar andere satellietbeelden kijkt dan die obligate nachtbeelden, is te zien dat dit fenomeen algemeen geldt voor de West-Europese steden in de post-industri-

ele landen – blijft zich maar uitbreiden.² Amsterdam groeide in de afgelopen eeuw qua oppervlak al met 400 % zonder dat het bevolkingsaantal veranderde. Die fysieke groei was mogelijk door het hogere inkomen per capita en het wijdverbreide wegnnet, dat er later zelfs voor zorgde dat perifere vakantiewoningen permanent bewoonbaar werden verklaard en dat ondernemingen, die een ruimte parkeernorm als voorwaarde voor hun vestigingsplaats beschouwden, zich vestigden op weidelocaties. De maatregelen in de ruimtelijke ordening, zoals het A / B / C-beleid, zijn nooit onderzocht op hun perverse effect ten gunste van de centrifugale krachten in de samenleving. De wal keert nu het schip, de normen voor fijnstof, opgesteld om redenen van de volksgezondheid, beperken de toename van de mobiliteit. De toeloop van horden automobilisten in hetzelfde 'spits'uur heeft het beschikbare asfalt verzadigd, de weg is een recreatief oord geworden. In tegenstelling tot het bermtourisme, is de plaats van recreatie nu op het asfalt, in de auto, waar tijd is voor allerlei activiteiten (audio luisteren, bellen, flirten, scheren). De toekomst van die mobiliteitsgekte is ongewis en het is tijd om na te denken over een inrichting van de maatschappij (ruimtegebruik, tijdbesteding) die minder afhankelijk is van die mobiliteit. Dit vraagt tevens om een herdefinitie van het begrip stad. De verstrooiing – mede het gevolg van de daling van de woningbezetting en het ontstaan van 'nieuwe' en ruimte eisende functies – maakt van Nederland immers een *città diffusa*, die bestaat bij de gratie van nog meer automobilititeit.

Het woord is volgens mij even niet aan de ontwerpers – die de *città diffusa* alweer als ruimtelijke metafoor aandragen of juist met andere beelden bestrijden – maar aan de theoretici, die een nieuw concept voor de stad moeten ontwikkelen, waarbij een combinatie van het concept van de creatieve stad en het netwerk een nog ongeëxploreerde mogelijkheid biedt, om te begrijpen hoe de grondleggende processen in elkaar grijpen en hoe uit dat begrip een weg vooruit kan worden gedefinieerd.

Creatieve stad DE STAD staat voor een opmerkelijke concentratie van artefacten, mensen en activiteiten, bijengehouden door de steeds aanwezige kans op *Zusammenstoßung*. De darwinistische kans op toevallige ontmoeting is een belangrijke kwaliteit van de stad en een bouw-

² Zie ook 'De verdampende stad?' van Henk Engel in dit boek, pp. 305–321.

steen van de maatschappij. De alomtegenwoordige automobilititeit (gekoppeld aan de verdere uitlegging van bebouwing) heeft een stad voortgebracht die juist deze kwaliteit uitsluit. Jean-Luc Godard verfilmdde dit al in *Le Weekend* (1967): de mensen kwamen pas met elkaar in contact op het moment dat het weekendverkeer geheel en hopeloos was vastgelopen, en die ontmoeting was zo geladen dat mobilisten elkaar letterlijk opaten. Veertig jaar verder hebben we nog weinig begrepen van deze vernietigende kracht van de automobilititeit. Voormalig minister van Verkeer en Waterstaat Netelenbos wilde dat de Nederlander begreep dat verkeer *fun* is; Rotterdam wijdde zelfs een hele architectuurbiënnale aan mobiliteit.

Stedelingen – die vaak om specifieke redenen de stad als leefmilieu waarderen – zijn relatief jong, hebben minder vaak kinderen en zijn aan het begin (of slot) van hun carrière. Universiteitssteden spelen weinig in op de kans die hun studenten bieden om een jonge, ‘upward mobile’ bevolking te herbergen, die een gunstige invloed (draagvlak, talent-pool) heeft op de culturele dynamiek van de stad. De meeste studenten vertrekken na het behalen van het diploma dan ook naar elders. Sommige blijven en gebruiken als ‘starters’ de stad als een effectief gereedschap: veel contacten, veel activiteiten en veel banen in een cultureel ‘open’ omgeving zijn een goede carrièrebasis. Voor gelukszoekers, zoals de allochtonen die net van het mediterrane platteland komen en die de negentiende-eeuwse wijken bevolken, is in het huidige economische en culturele klimaat steeds minder plaats. Hun weinig gearticuleerde eigen identiteit en de afwezigheid van opleiding en culturele vorming zijn een moeilijk te nemen hindernis op de weg naar emancipatie en economisch succes. De stad is daardoor in de persoonlijke ontwikkeling van haar inwoners een ‘doorgangshuis of emancipatiemachine’; de stedelijke bevolking is na tien jaar voor drie kwart vervangen. Desondanks, en juist ook dankzij deze instabiliteit, is de stad een belangrijk cultureel fenomeen.

De creatieve stad is volgens mij dan ook een tautologie. Steden zijn per definitie creatief en vormend voor jonge mensen en dus een belangrijke broedplaats voor de (nationale) cultuur. Natuurlijk concurreren steden (mondiaal) om de actoren, de mensen en de activiteiten die economische bloei en groei betekenen. Daarom verdienen ze het om als cultureel erfgoed meer gekoesterd te worden dan we op dit moment in Nederland doen. Een stad is immers

een geconcentreerde en dynamische manifestatie van de maatschappij en ontstaat pas als er veel van is: veel mensen, veel artefacten en veel economie en cultuur (en weinig bestuur). De stad is immers de transformatie van 'veel' in een cultureel manifest.

Postmobiliteit en moderniteit IK VIND HET VERBLUFFEND dat de stad in die hoedanigheid zo weinig wordt gekoesterd. Gedwongen en verleid (meer geld / inkomen, meer keus en meer kinderen) trekken vele stedelingen naar de weidestad. Daar vindt de groei plaats, terwijl de steden verder verdunnen. De vraag rijst in hoeverre hiermee de kwaliteiten van de stad worden verspeeld. Het gaat er om de stad (in termen van intensiteit, connectiviteit, functierijkdom) opnieuw te definiëren op de schaal van de regio. Wat voor stad willen we als enerzijds de intensiteit en compactheid van de stad zo belangrijk is (voor de economie en cultuur) en anderzijds de daarvoor benodigde mobiliteit tot gezondheidsbedreigende vervuiling leidt – en tot vertrek van de stedelingen naar buiten. Om de stad in stand te houden, is het zaak om binnenkort asfalt te slopen in plaats van meer toe te voegen en om nieuwe stedelijke woonomgevingen tot stand te brengen. Economische groei eist onverlet meer mobiliteit, maar daarvoor moeten dan nieuwe oplossingen worden gezocht. Zou een postmobiele samenleving mogelijk zijn, een ruimtelijke configuratie van de Nederlandse samenleving die niet zo absurd afhankelijk is van automobilititeit? Moeten we denken aan aanzetten als de 'congestion tax' (betaling voor autobezook aan de binnenstadszone) in Londen, die de trottoirs weer 'leefbaar' heeft gemaakt en die de 'soundscape' van de stad door de hoorbaarheid van de vogels ruraler heeft gemaakt? Of wachten we gewoon op het verkeersinfarct dat aan de andere kant van de Atlantische Oceaan een 'gridlock' heet? Vergeet dan niet dat iemand in Manhattan nog wel een blok kan omlopen en er een goed alternatief is door het ondergrondse massavervoer.

HIER LIGT een grote ontwerpopgave voor de regio's, met name het Nederlandse hartland, de Deltametropool. Inspiratie kan gezocht worden in Duitsland en Zwitserland, waar privaat gebouwde stukken stad rond de voorlaatste eeuwwisseling geresulteerd hebben in experimenten met relatief hoge dichtheden (met voldoende draagvlak voor voorzieningen in de buurt) en toch veel groen (bin-
nenterreinen, bouwblokken gemaakt van losse gebouwen waar-

door het groen van de binnenhoven in het openbaar gebied 'pickt'). Inspiratie kan ook gezocht worden in het wonen op het water, waar nog voldoende plaats is en waar een nieuw soort mobiliteit zou kunnen ontstaan. Het is zaak om aanknopingspunten te vinden voor een alternatief voor de weidestad, omdat deze laten zien hoe een wijk een bijdrage kan leveren aan de identiteit van het stedelijk territorium. Essentieel is dat in de Nieuw-Hollandse (water)stad alle verschijningsvormen van mobiliteit tot bloei komen en elkaar heftig beconcurreren (intermodaliteit). Dan kan ook een gespreid voorzieningenpatroon economisch aantrekkelijk zijn voor consument en dienstverlener / winkelier. Een netwerkenstad, gebaseerd op een sterk openbaar vervoerssysteem en op wonen in hoge dichtheden tussen het groen of het water, zou hét sociaal-economisch en ruimtelijk model van de toekomst kunnen zijn.

Nederland is dol op studeren om een beslissing uit te stellen; nu is er de uitdaging te gaan studeren en te spieken bij de burens om de habitat opnieuw uit te vinden. Zodat er uiteindelijk een stad komt met een programmering vanuit een regionaal perspectief en een benadering waarbij postmobiliteit (minder afhankelijkheid van automobilititeit), voorzieningenplanning en een ruimhartige visie op de gehele agglomeratie vooropstaan. Het planbureau – het enige restant van de rijksinstellingen voor planologisch onderzoek na de bloeiende wederopbouwperiode – moet nu bewijzen dat een realistische (gedragen) visie op de ruimtelijke inrichting uit serieus onderzoek kan worden opgebouwd. En er is urgentie, want tot nu toe zijn vrijwel alle plannen nog gebaseerd op groei, terwijl de voorstellingen (en nu ook de realiteit) wijzen op krimp. Ondertussen stikt Nederland in overdaad, van bestuurders (bestuurlijke congestie) en auto's (overschrijding stofnorm) tegenover een weinig rooskleurig economisch perspectief, in een lusteloos gemakslandschap dat iedereen bezighoudt: het is onder het huidige perspectief van krimp tijd voor radicale modernisering.

X

De schizofrene stad¹

BOGOTÁ IS met 6,7 miljoen inwoners de grootste stad van Colombia en een van de grotere steden in Latijns-Amerika.² De stad is gesitueerd op een hoogvlakte op 2600 meter, min of meer in het geografisch centrum van het land, dat qua oppervlakte ongeveer veertig keer zo groot is als Nederland. Colombia ligt in het uiterste noordwesten van Latijns-Amerika, grenst aan Panama en heeft een Atlantische en Pacifische kust, die beide zo'n 1500 kilometer lang zijn. Doordat het Andesgebergte zich hier in drie ketens vertakt, is het land geografisch complex en deels onherbergzaam, waardoor transportproblemen nog steeds een groot obstakel zijn voor ontwikkeling en integratie. Dat verklaart ten dele dat Colombia sinds zijn onafhankelijkheid in 1820 gekenmerkt wordt door spanningen op het gebied van staatsvorming, die zich in de loop van de twintigste eeuw, in de context van snelle demografische groei, vertaalden in problemen op het gebied van legitimiteit, goed bestuur en met name interne veiligheid. Omdat Colombia daarnaast, in tegenstelling tot andere Latijns-Amerikaanse landen, nauwelijks toevloed van Europese immigranten heeft gekend, lijkt het land zich historisch gezien in een weinig intensieve verhouding tot het externe gedachtegoed te hebben ontwikkeld. Een en ander kan geïllustreerd worden aan de hand van het moeizame verloop van de stadsplanning, en de opvallende afwezigheid van Bogotá, en Colombia, in de canonieke architectuurgeschiedschrijving.³

Santafé
de Bogotá

¹ Gezien de exploratieve fase van onderzoek is dit artikel voor een belangrijk deel gebaseerd op secundaire literatuur en op gesprekken met deskundigen in Bogotá. Momenteel participeren RuG-studenten in de opzet van een tentoonstelling over het recente veranderingsproces in Bogotá (opening zomer 2006); een samenwerking tussen de gemeente Bogotá, Universidad de los Andes, Georgetown University (Colombia Program) Washington D.C. en Rijksuniversiteit Groningen.

² Colombia heeft 57 miljoen inwoners. Andere grote steden zijn Medellín (2 mln.), Cali (1,8 mln.), Barranquilla (1,2 mln.) en Bucaramanga (1 mln.).

³ In Colombia bestond tot voor kort een beperkte architectuurhistorische productie; Bogotá en Colombia ontbreken grotendeels in internationale overzichten. Vergelijk: Arturo Aymandó (ed.), *Planning Latin America's Capital Cities 1850-1950*, London / New York 2002; Carlos Brittenbourg (red.), *Latin American Architecture 1929-1960. Contemporary Reflections*, New York 2004, waarin Colombia geen rol speelt.

Ofschoon in Bogotá sinds 1933 initiatieven zijn ontplooid in de richting van een planmatige en institutionele vorm van stadsontwikkeling, sloten die scenario's onvoldoende aan bij de specifieke, nauwelijks beheersbare ruimtelijke tendensen van de stad, en werden ze gefrustreerd door slecht functionerende lokale bestuurskaders ten gevolge van een overgecentraliseerd, weinig technocratisch, ten dele corrupt centraal overheidsbestuur. Daarnaast gingen een burgeroorlog in de jaren veertig en vijftig, alsmede de nieuwe geweldsgolf van de jaren tachtig en negentig gepaard met ernstige bestuurscrises en maatschappelijke desintegratie. In Bogotá was zo begin jaren negentig een situatie ontstaan die nog het best als 'stedelijke anarchie' omschreven kan worden.

Het is precies tegen die achtergrond dat sinds 1995 een opmerkelijke poging is gedaan deze verwaarloosde, extreem onveilige, desintegrerende, en door haar burgers in toenemende mate verfoeide stad te transformeren in iets waar burgers weer trots op kunnen zijn.⁴ Bogotá's stadsbestuur (met name de burgemeesters Antanas Mockus en Enrique Peñalosa) maakte daarbij strategisch gebruik van recente institutionele en bestuurlijke hervormingen op nationaal niveau en van hernieuwde initiatieven op het gebied van geweldbestrijding met sterke steun en financiering van de USA. Ze lieten zich daarbij inspireren door eerdere lokale pogingen om een integrale stadspolitiek te ontwikkelen. De intentie om Bogotá zowel cultureel als ruimtelijk een historische gelaagdheid te verschaffen, had belangrijke effecten op de burgercultuur (*cultura ciudadana*) en op het (architectuur)historisch bewustzijn, onder meer uitmondend in onderzoek, publicaties en tentoonstellingen.⁵

4 De dienst Cultuur van Bogotá noemde haar recente beleidsplan 'Expedición del l'Orgullo' ('Expeditie van de Trots'); het gemeentelijk ontwikkelingsplan voor 2004–2008 heet 'Bogotá sin indiferencia. Un compromiso social contra la pobreza y la exclusión' ('Bogotá zonder onverschilligheid. Een sociaal contract tegen armoede en uitsluiting'). Beide geven daarmee aan de Ingeslagen weg te continueren.

5 Penelosa zelf initieerde publicaties over Barco en Gaitán Cortés, die in 1999 en 2000 verschenen. Daarnaast verschenen monografieën, een historische atlas van de stad, en publiceert de Sociedad Colombiana de Arquitectos tegenwoordig gedegen analyses van de Colombiaanse architectuur.

6 Alberto Escovar, Margarita Marino, César Pena, *Atlas Histórico de Bogotá 1538–1910*, Bogotá 2004.

TEN MINSTE tot de oprichting van een Departamento del Urbanismo in 1933 was stedenbouw in Bogotá een elementair, spontaan proces. Sinds de late negentiende eeuw ging een modernisering van de samenleving gepaard met uitbouw van het gebouwenarsenaal; realisatie (via particuliere concessie) van openbare nutsvoorzieningen en een tramnetwerk; en het ontstaan van particuliere verkavelingen langs de stadsranden.⁴ Hierbij fungeerden het Spaans-koloniale grid (noord-zuid verlopende *carreras* en loodrecht daarop staande *calles*), de topografische condities (uitlopers van het Andesgebergte langs oost- en zuidzijde), religieuze complexen en uitgestrekte particuliere landerijen langs de westzijde, als oriëntatiepunten. Dit leidde tot een noord-zuidontwikkeling tussen bergen en particuliere gronden in, die voor de verdere uitbouw van de stad richtinggevend zou blijven. Ook ontstond vanaf de vroege twintigste eeuw een hardnekkig verschil tussen het 'rijke' noorden en het 'arme' zuiden van de stad; op straat tussen formele en informele economie. Zo was het overwegend vlakke gebied ten noorden van het historisch stadscentrum sinds de late negentiende eeuw via een tramlijn ontsloten en makkelijk kort te sluiten op nutsvoorzieningen waardoor zich daar vanaf het begin van de twintigste eeuw de eerste suburb (Chapinero) ontwikkelde. Op de kammen van de Andes langs de zuidelijke stadsrand ontstond in diezelfde jaren de eerste illegale woonwijk (San Cristobal), verstoken van de meest elementaire voorzieningen.

Kennis van de internationale moderniteit vertaalde zich vanaf 1918 vooral in pogingen om over te stappen van een agrarische naar een op industrie en handel gebaseerde kapitalistische economie. Vanwege de groeiende internationale vraag naar koffie, ging de aandacht vooral uit naar ontsluiting van onontgonnen land. De bouw

Ontwerpen
aan een weer-
barstige stad

Affiche in de vorm van een fotomontage
van de Maagd Carmen – beschermheilige van
de chauffeurs – bij een reeks bussen
uit het nieuwe openbaar vervoerssysteem

Transmilenio



van een rudimentair spoornetwerk – dat sinds de jaren dertig niet is uitgebreid en feitelijk niet meer bestaat – volgde. Binnen deze anti-urbane cultuur bleef stedenbouw een lokale aangelegenheid op basis van ad-hoc verkavelingen. De lineaire (langs de noord-zuid georiënteerde Carrera Septima-avenue), gefragmenteerde en monocentrische stad die zich in deze jaren aan Bogotá opdroeg, was het product van spontane verstedelijking zonder noemenswaardige overheidsinterventie.⁷

Een voor de stad ongekennde demografische groei, samenhangend met verdergaande industrialisatie en een meer stedelijk georiënteerde nationale economie, leidde in de vroege jaren dertig tot de eerste vormen van rationele stadsplanning, met name op initiatief van burgemeester Vargas.⁸ Hij was geïnspireerd door nieuwe tendensen in de stedenbouw, die hem onder meer bereikten via CIAM en door de komst van Europese architecten naar Latijns-Amerika sinds de jaren twintig. Tegelijkertijd bood het liberaal-politieke klimaat van de recent aan het bewind gekomen Liberale Partij ruimte voor de introductie van nieuwe ideeën, in het bijzonder moderne architectuur en stedenbouw. Het betekende dat in Bogotá in 1933 het Departamento de Urbanismo (bij Publieke Werken) en drie jaar later de eerste Colombiaanse architectuuropleiding werden opgericht, en dat de Weense stedenbouwer Karl Brunner (1887–1960) door de president uit Santiago de Chili naar Bogotá werd gehaald voor assistentie.

Als eerste directeur van het Departamento de Urbanismo, vervolgens als medewerker aan de architectuuropleiding en ten slotte als nationaal adviseur, introduceerde Brunner tussen 1934 en 1948

7 Hooguit probeerde het Bogotese stadsbestuur daarbij het openbare karakter van straat en plein, traditionele basiselementen van de stad, veilig te stellen: in 1902 kwam een wegenclassificatie met straatbreedtes, trottoirtypen en hoogtes van aanpaaiende bebouwing; tien jaar later de eis nieuwe verkavelingen van pleinen te voorzien. Vergelijk: Juan Carlos del Castillo Daza, *Bogotá. El Tránsito a la Ciudad Moderna 1920–1950*, Bogotá 2003, pp. 65–66.

8 Tegenover een geleidelijker groei van 85.000 inwoners in 1881 naar 144.000 in 1918, nam het inwonertal snel toe tot 330.000 in 1938. Deze en andere (kwantitatieve en achtergrond)gegevens zijn, tenzij anders vermeld, afkomstig uit de indrukwekkende studie van Gerard Martin en Miguel Ceballos, *Bogotá: anatomía de una transformación. Políticas de seguridad ciudadana 1995–2003*, Bogotá 2004, die binnenkort in het Engels verschijnt.

een debat over de stad als fysieke, openbare ruimte en over openbare bouwpolitiek. Tegenover 'onroerend-goed-stedenbouw' streefde hij naar realisatie van 'ruimtes voor de gemeenschap'; tegenover de (elders in Latijns-Amerika gebruikelijke) import uit Europa van de Beaux-Arts-traditie of rigide modernistische ontwerpopvattingen verkoos hij een organischer, op de structuren en gewoontes van de stad geënte stedenbouw.⁹ Net als voor Santiago de Chili, stelde Brunner voor Bogotá kleinschalige interventies voor zonder substantiële wijzigingen in de topografisch-morfologische structuur en met nadruk op het publieke gebruik van de stad.¹⁰ In het Bogotese plan is de maatvoering van de bestaande blokstructuur gehandhaafd, maar zijn driehoekige en trapeziumachtige vormen en diagonale assen geïntroduceerd om het monotone grid te doorbreken: tuinstadachtige verkavelingen rijgen bestaande stedelijke fragmenten aaneen, verbonden door *parkways* en groengordels. Opvallend is de aandacht voor het schaalniveau van de wijk, met een eigen voorzieningenniveau en sociale infrastructuur, en met formele, aan de topografie gelicerede kwaliteiten.¹¹

Dankzij het feit dat Brunners plan (1936) als complement en oriëntatiepunt fungeerde voor ingrepen ter gelegenheid van het vierhonderdjarig bestaan van de stad, twee jaar later, kon het op onderdelen worden uitgevoerd. Zo ontstonden aanvullende voorzieningen in bestaande wijken, en volgde de aanleg van nieuwe buurten, parken, wegen (Avenida de Chili, Avenida Caracas), trottoirs, bestrating, stadions, en openbare gebouwen waaronder de eerdergenoemde campus van Universidad Nacional.¹²

Ten slotte waren Brunners pogingen tot een actieve grondpolitiek van invloed op de wet van 1947, die het maken van een Plan Regulador verplicht stelde. Dat het modernisme zich inmiddels in Colombia verspreidde, blijkt uit het feit dat de regering het bureau

9 De tentoonstelling 'Karl Brunner, Arquitecto Urbanista 1887-1960. La construcción de ciudad como espacio público' in het Museo de Arte Moderno (1989) toonde voor het eerst het cartografische en fotografische materiaal dat Brunner over Bogotá samenstelde. Vergelijk ook: Andreas Hofer, *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*, Bogotá 2003.

10 Brunners driedelige *Manual de Urbanismo* is gebaseerd op zijn ervaringen in Bogotá; twee delen werden in 1939 en 1940 in Bogotá uitgegeven.

11 Voorbeelden zijn wijken als *Gaitán*, *Santa Lucía*, *Peñero*, *Centenario*, *El Campín* en *El Bosque Izquierdo*.

Wiener & Sert vroeg om zo'n plan voor de drie grootste steden te vervaardigen. In Bogotá werd Le Corbusier in 1948 door burgemeester Villegas aan het team toegevoegd.¹³ Alledrie hadden ervaring met de problematiek van Latijns-Amerikaanse steden en genoten bekendheid in Colombia, onder meer dankzij de Sociedad de Arquitectos Colombianos en de eerste hoogleraar Architectuurgeschiedenis, en latere burgemeester van Bogotá: Jorge Gaitán Cortés. Deze behandelde op de Nationale Universiteit zowel Serts *Can our cities survive* als het werk van Lewis Mumford en was de belangrijkste Colombiaanse CIAM-vertegenwoordiger. Hetzelfde jaar verscheen het eerste nummer van *PROA*, sindsdien het meest toonaangevende tijdschrift over moderne Colombiaanse architectuur en stedenbouw.

Het Bogotese Plan Regulador van Sert en Le Corbusier (1950) toont de bekende combinatie van rigoureuze afbraak in het centrum en uitbouw van het Spaanse grid als ruggengraat van een nieuwe realiteit. Hoewel de architecten zelf twijfelden aan de haalbaarheid en publieke receptie van hun voorstellen, werd hun pilotplan in 1951 aangenomen.¹⁴

Inmiddels had Bogotá 650.000 inwoners. Ondanks nationaal onderzoek naar geprefabriceerde woningbouw, aangezwengeld door Gaitán Cortés – inmiddels werkzaam bij het nationale ministerie van Openbare Werken – en gebruikmakend van Brunners eerdere suggesties, bleek het een illusie een adequaat programma te ontwikkelen voor een bevolking die per jaar met een gemiddelde van 80.000 groeide. Ook annexatie van naburige gemeenten in 1954, en de omvorming van Bogotá tot een Distrito Especial met grotere administratieve en financiële autonomie ten opzichte van

12 De campus langs de westzijde van de stad werd vanaf 1938 gebouwd in een Bauhaus-idroom naar ontwerp van de Duitse architect Leopold Rother. Vergelijk: Carlos Nino Murcia, *Arquitectura y Estado. Contexto y significado de las construcciones del Ministerio de Obras Públicas. Colombia 1905–1960*, Bogotá 2003, pp. 171–193.

13 In navolging van de wet kwam in Bogotá het *Oficina de Plan Regulador de la Ciudad* in de plaats van het *Departamento del Urbanismo*.

14 Deze briefwisseling en bijbehorende plannen bevinden zich in de *Fondation Le Corbusier* en worden beschreven in: Carlos Eduardo Hernandez Rodriguez, *Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1950. El trabajo de Le Corbusier, Wiener y Sert*, Bogotá 2004.

het departement, droegen niet wezenlijk bij aan de (ruimtelijke) beheersbaarheid van de stad.

DE BELEIDSMATIGE interesse in deze thema's verzwakte – zowel op nationaal als lokaal niveau – in de context van heftige confrontaties tussen liberalen en conservatieven, die in 1948 uitmondde in de moord op liberaal presidentskandidaat Jorge Eliécer Gaitán in het centrum van Bogotá.¹⁵ De daaropvolgende burgeroorlog (La Violencia) hield tussen 1948 en 1957 belangrijke delen van het land in haar greep en bood onvoldoende basis en continuïteit van bestuur om grootschalige plannen als het Plan Regulador daadwerkelijk te realiseren; de snelle wisseling van burgemeesters (gemiddeld één per jaar) maakte langetermijnplanning eveneens onmogelijk. Ondertussen zette de demografische groei in Bogotá onverminderd door, nog versterkt door migranten die door het geweld uit rurale gebieden verdreven werden. Het systeem van particuliere ad-hocverkaveling ging hand in hand met een toenevende sociaal-geografische ongelijkheid in de stad, die zichtbaar werd in de ongecontroleerde groei van clandestiene wijken – halverwege de jaren zestig 35% van het stedelijk grondgebied – en kraakbuurten op braakliggende terreinen. De enkele plannen die wél doorgang vonden, vloeiden voort uit persoonlijke initiatieven van nationale politici, zoals het wegenplan dat generaal Rojas Pinilla in 1957 voor Bogotá liet maken met het oog op een verplaatsing van het politieke centrum naar het westen van de stad, langs de geprojecteerde Avenida el Dorado die haar met het nieuwe, gelijknamige vliegveld verbond. Pinilla was door beide politieke partijen aangesteld om een eind te maken aan de burgeroorlog en zijn openbare werken vertaalden vermoedelijk een soort *back to normal*-streven. Het grootschalige, functionalistische Centro Administrativo Nacional kwam er, maar de nationale regering bleef overwegend gehuisvest in het historische deel van de stad, evenals het gemeentebestuur.¹⁶

La Violencia en
Frente Nacional

15 Colombia kent historisch een tweepartijstelsel. Mockus en Penelosa (in mindere mate) behoorden vanaf 1995 tot de eerste generatie niet-partijgebonden politici.

16 Het CAN werd ontworpen door de Amerikaans firma Skidmore, Owings and Merrill, en markeerde een omslag naar een Amerikaans-georiënteerde bouwtrant.

De situatie stabiliseerde enigszins tijdens de Frente Nacional (1958–1974) toen liberalen en conservatieven bij toerbeurt regeerden op basis van een verdrag, bedoeld om via consensueel bestuur het politieke geweld uit te roeien. In Bogotá althans ontstond, onder meer vanwege continuïteit in lokaal en departementaal bestuur, ruimte voor een zekere planmatige stadsuitbreiding; niet op basis van een overkoepelend scenario, maar op basis van sterk uitgeklede, eerdere plannen en volgens lijnen en oriëntaties die in de topografie en programmatische ontwikkeling van de stad voorhanden waren. Voornaamste onderleggers waren de rastervormige, Corbusiaanse wegenplannen (uit 1957 en 1962) waardoor de stad zich, onder andere via de Avenida El Dorado, westwaarts begon te ontwikkelen. Openbare ingrepen (hooguit 20 % van het totaal) bleven beperkt tot infrastructuur, vaak ten koste van voetpaden en openbare ruimte.

Des te opvallender was in de jaren zestig het leiderschap van met name twee burgemeesters, de voornoemde hoogleraar Jorge Gaitán Cortès en Virgilio Barco (die later president zou worden), en gemeenteraadslid Enrique Peñalosa.¹⁷ Gaitán Cortès (burgemeester van 1962 tot 1966) beoogde verdere institutionalisering van de districtsadministratie via reorganisatie en onderlinge afstemming van sectoren als grondbeheer, economische ontwikkeling, financieel beheer en ruimtelijke planning – via oprichting van het Departamento de Planificación Distrital (DAPD) – en instigeerde wetenschappelijk onderzoek naar de sociale, economische en ruimtelijke realiteit van Bogotá.¹⁸ Als additioneel instrument in het onbeheersbare huisvestingsprobleem werden Juntas de Acción Comunal (JAC) opgericht, informeel gekozen buurtcomités waarin bewoners de coördinatie van buurtverbetering en gesubsidieerde zelfbouwprogramma's verzorgden.

Barco (burgemeester van 1967 tot 1969), civiel ingenieur en voormalig minister van Publieke Werken, zette dit onderzoek naar

17 Vader van de gelijknamige burgemeester (1998–2000), die een van de belangrijkste initiators zou worden achter het stedelijke vernieuwingsproces sinds 1995.

18 Met gevolgen voor onderwijs, gezondheidszorg en recreatie, die – ondanks beperkte financiële middelen – verbetering ondergingen; van 44% in 1950, steeg het percentage schoolgaande kinderen tussen 7 en 11 jaar naar 85% in 1960 en 92% in 1970.

planning en beleid voort, en viel op door zijn poging het zelfbewustzijn te vergroten onder twee miljoen burgers, waarvan de helft niet in Bogotá geboren was. Zo wist hij door aanleg van (buurt)-parken en recreatieve voorzieningen in arme wijken het groen per inwoner te verviervoudigen¹⁹ en richtte hij culturele instellingen op, waaronder het Museo de Desarrollo Urbano (stedelijke ontwikkeling).²⁰ In dezelfde tijd vond de eerste Colombiaanse Architectuuriennale plaats. Vooral op het gebied van individuele woonhuizen, grotendeels in het noordelijke deel van Bogotá, kwamen opmerkelijke ontwerpen tot stand, vaak in een tamelijk expressieve baksteentrant.

Ofschoon weinig van hun visies en plannen werd gerealiseerd, onder meer door fiscale problemen en politieke obstakels, waren Gaitán Cortés en Barco de eerste bestuurders in Bogotá, én Colombia die werkten aan een wetenschappelijk onderbouwde urbane politiek, voortbouwend op initiatieven van Brunner, zoals de nadruk op de publieke dimensie van de stad. Precies daarom werden ze door Mockus en Peñalosa, de burgemeesters achter het recente transformatieproces, als directe inspiratie gezien, terwijl de stad, die sindsdien in een ernstige crisis belandde, ze allang vergeten was.

NA HET FRENTE NACIONAL TIJDPERK brak in Colombia een **Schizofrenie** periode aan waarin een verheviging van interne geweldsproblemen, onder invloed van de aanvankelijk ongecontroleerde groei van de illegale narcoticahandel, ditmaal vergezeld ging van een sterk gedesintegreerd politiek veld. De institutionele kaders die in Bogotá waren uitgezet ten behoeve van een meer planmatig (stedenbouwkundig) beleid bleven zonder effect in een situatie van voortdurend wisselende, corrupte en om electorale redenen benoemde, over het algemeen weinig capabele burgemeesters en bestuursambtenaren. Met een bevolkingstoename van 2,9 miljoen in 1973 via 4,2 miljoen in 1985 naar 6,4 miljoen in 1990, waren de gevolgen van dit non-beleid dramatisch.

¹⁹ Per inwoner een toename van 1,5 naar 6,5 m². Voorbeelden van parken zijn *El Tunal*, *El Salitre*, *Timiza*, *Kennedy*, *Montes*, *Jardín Botánico* en het *Velodrome*. Het nieuwe planetarium voorzag in de behoefte aan culturele voorzieningen.

²⁰ Vergelijk de publicatie door het Instituto Distrital de Cultura y Turismo, *Museo y Ciudad. Teatros de la Memoria*, Bogotá 2003.

Terwijl ingrepen wederom een volstrekt ad-hockarakter kregen, gingen openbaar bestuur, beleidsinstanties als de dienst stadsontwikkeling en instellingen als de Juntas de Action Comunal vooral een politiek-cliëntelistische werkwijze hanteren. De typische derdewereldstadproblematiek van een kleine formele versus een enorme informele sector ontpopte zich tot een van de meest schizofrene karaktertrekken van de stad. Trottoirs, parken en publieke pleinen in het centrum en zelfs in de periferie werden overspoeld door straatventers, alsof ze alle poriën van de stad waren binnengedrongen. Bogotá leek een stad zonder bestuur, zonder autoriteit, zonder plan; een stedelijke jungle met een miljoenenbevolking waarvan ruim de helft onder de armoedegrens leefde in illegale, niet-gekadastreerde wijken; een onbeheersbare stad, ten prooi aan speculatie, verdichting, verpaupering, criminaliteit, corruptie en sociale onveiligheid, en met een fataal gebrek aan wetten en regels. Dit manifesteerde zich het duidelijkst in het (oneigenlijke) gebruik en de fysieke uitstraling, maar ook in de extreme onveiligheid van de openbare ruimte. De historische binnenstad was veranderd in een *no-go area* met louter city-functies en kraakgebieden, terwijl de hoogste sociale strata zich in de noordelijke wijken terugtrokken en verschillen tussen diverse stadsdelen verscherpten. (Buurt)parken waren het domein van jeugdbendes en marginalen; de openbare ruimte, trottoirs en pleinen het domein van zwervers, straatventers, auto's, taxi's en ontelbare gammele busjes het domein van even zovele particuliere organisaties die het 'openbaar vervoer' verzorgden. Van publiek transport was geen sprake: de in 1951 afgeschafte tram was nooit vervangen door trolleybussen of het geplande metronet en de treinstations waren definitief gesloten vanwege het gebrekkige landelijke spoornetwerk. De stedelijke avenues waren veranderd in stinkende, boomloze autobanen.

Zo trof voormalig burgemeester van Bogotá, Virgilio Barco, bij zijn installatie tot president in 1986 een stad aan die ten prooi was aan een onmiskenbare vorm van *urbicide*²¹, niet in de zin van actieve verwoesting – ofschoon autobommen en aanslagen door guerrillagroepen en mafiosi als Pablo Escobar nu ook in Bogotá aan de orde van de dag waren – maar van misbruik en veronacht-

21 Bill Miljard, 'Violence against Architecture: Quixote Comes of Age in Sarajevo', in: Rem Koolhaas (red.), *Content*, Keulen 2003, pp. 38–44.

zaming. Als president slaagde Barco er in op een braakliggend terrein langs de Avenida El Dorado, een succesvol middenklasse woningbouwprogramma rond een kern van centrale voorzieningen te realiseren, en het enorme Parque Simon Bolivar.

Aangewakkerd door de erbarmelijke staat waarin de stad verkeerde, kwamen in de jaren tachtig overigens de eerste vormen van stadsvernieuwing en monumentenzorg van de grond (Instituto de Renovacion Urbana, 1979; Corporacion Candelaria, 1980)²², en werden thema's als openbare ruimte of meer algemeen het 'recht op de stad' – geïnspireerd door internationale tendensen – in een gezamenlijke inspanning van architecten en universiteiten via seminars en tentoonstellingen aan de orde gesteld, zowel vanuit historisch-typologisch oogpunt als met betrekking tot specifieke plekken in Bogotá.²³ Ondertussen zocht het architectuurklimaat naar een eigen, meer specifieke bouwtrant, zoals deze tot uitdrukking kwam in de expressieve baksteenarchitectuur van een architect als Rogelio Salmons, de *éminence grise* van de Bogotese architectuur.

Om het tij in Bogotá te keren was uiteindelijk meer nodig.

DE COLOMBIAANSE GRONDWET VAN 1991 speelde nadrukkelijk in op het thema van openbaar bestuur en vloeide voort uit een structureel gebrek aan vertrouwen in de legitimiteit van de nationale regering en de politieke partijen, het toenemend cliëntelisme en de onbeheersbare geweldsproblemen. De wet voorzag in een fisca-

Formar Ciudad

22 Sinds kort strekken de werkzaamheden van Corporacion Candelaria zich, behalve tot de gelijknamige koloniale wijk in het historisch centrum, uit over de hele stad. De stichting ontwikkelt daarnaast vernieuwingsprojecten, doet onderzoek en verzorgt publicaties.

23 Architecten als Fernando Cortés maakten tijdens hun studie in Europa kennis met ideeën van sociologen als Henri Lefebvre en de eerste resultaten van stedelijke vernieuwing, waaronder die in het post-Franco Barcelona. Vergelijk 'El Espacio Público' (seminar 1984, Universidad Nacional de Bogotá); de tentoonstelling van alternatieve plannen voor de met rigoureuze doorbreken bedreigde wijk Egipto, getiteld 'Propuesta de recuperacion del espacio urbano del barrio Egipto' (Museo de Arte Moderno de Bogotá, 1988) en de bijbehorende publicatie in *PROA*, 376 (1988), pp. 28–33; en de tentoonstelling 'Karl Brunner, Arquitecto Urbanista 1887–1960. La construcción de la ciudad como espacio público' (Museo de Arte Moderno de Bogotá, 1989).

le, administratieve en politieke decentralisatie op basis van autonome districten en legde het recht van burgers op toetsing en controle van openbaar bestuur vast. Ook werd het principe van het gekozen burgemeesterschap (ingevoerd in 1988) versterkt door de bestuursperiode van twee naar drie jaar uit te breiden. Bogotá kreeg de status van Distrito Capital met twintig arrondissementen. Hoewel burgemeester Jaime Castro (1992-1994) dat omzette in een autonoom districtsbeleid, onder andere via reorganisatie van de stedelijke financiën, werden de mogelijkheden van de grondwet pas echt benut door de burgemeesters Antanas Mockus

El Cartucho, (1995-1997; 2001-2003) en Enrique Peñalosa (1998-2000).²⁴ Beiden vertaalden de nieuwe condities via gemeentelijke ontwikkelingsplannen in een integrale stedelijke politiek waarbij alle (nieuwe) beleidssectoren samenwerkten aan de herovering van het openbare karakter van de stad op basis van een transparante,

Bogotá, 2005



democratische en professionele bestuurswijze, en een nieuw zelfbewustzijn en actieve betrokkenheid van de burgers.²⁴ Doelstelling was om Bogotá in alle opzichten veilig, toegankelijk, gelijkwaardig, beheersbaar en weer geliefd onder de bevolking te maken; haar van een slechte in een goede stad te transformeren en nu ook symbolisch '2600 meter dicht bij de sterren' te brengen, zoals benadrukt in een publiciteitscampagne onder Peñalosa.

Burgemeester Antanas Mockus, voormalig rector van Bogotá's grootste publieke universiteit (Universidad Nacional) en een in Frankrijk geschoold mathematicus met sterk pedagogische capaciteiten, beoogde vooral een hernieuwd sociaal contract en een burgercultuur. Hij wenste een publiek verantwoordelijkheidsgevoel te kweken via bewustwordingscampagnes en programma's die er voortdurend op gericht waren de burgers actief met hun stad en hun individuele en stedelijke verantwoordelijkheden te confronteren. Peñalosa, een in Amerika tot planoloog opgeleide journalist en voormalig economisch secretaris van president Barco, streefde vooral naar een herverovering van de stad en haar verloren gegane identiteit via radicale en massale herinrichting en aangepast gebruik van de openbare ruimte als basis van democratie en gelijkheid. Het door hem ingevoerde publieke transportsysteem Transmilenio²⁶ vormde een centraal, orde brengend prin-

24 In financiële zin onder meer mogelijk door een verbeterd belastingstelsel (vle legellsering van clendestlene wiken en verhoging van onroerendgoedbelasting) en privatisering van nutsbedrijven.

25 Zo'n ontwikkelingsplen is gebaseerd op het politieke programme waarop de kandidate gekozen is. Mockus noemde ze 'Formar ciudad' ('Een sted maken'; 1995-1997) en 'Bogotá Pere Vivir Todos del Mismo Ledo' ('Bogotá. Zodat allen aan dezelfde kant leven; 2001-2003). Het plan van Penelosa heette 'Por la Bogotá que queremos' ('Voor het Bogotá waar we ven houden'; 1997-2001).

26 De Transmilenio is gebaseerd op ervaringen in steden als Curitiba (Brazilië) en Quito (Equador). De projectorganisatie Emprese Transmilenio (1999) organiseerde planning, uitgifte en realisatie van een openbaar transportsysteem op basis van dieselbussen, met busbenen, glazen busheltes die open en dicht gean eis de bus stopt, en speciaal getreinde cheuffeurs. Dit moest, samen met nieuwe fietspaden en trottoirs de situatie beëindigen waarbij 95% van het wegnnet gebruikt werd door 1 miljoen particuliere auto's, die slechts 19% van de bevolking vervoerden; in 2004 gebruikte een miljoen Bogotenen de nieuwe bus.

cipe, maar de 'herovering' van de stad transformeerde Bogotá in eerste instantie in een gigantische bouwput. In razendsnel tempo leverde dat meer dan twee miljoen vierkante meter nieuwe openbare ruimte op. Tientallen pleinen, boulevards en trottoirs werden opgeschoond en heringericht door de aanplant van 135.000 nieuwe bomen en de plaatsing van ruim tienduizend objecten nieuw straatmeubilair; honderden (buurt)parken werden aangelegd of hersteld; 300 kilometer fietspad werd geasfalteerd en talrijke openbare gebouwen in vooral perifere, marginale buurten werden gebouwd, waaronder drie nieuwe districtsbibliotheken en een districtsarchief naar ontwerp van vooraanstaande Colombiaanse architecten als Daniel Bermudez en Rogelio Salmona.

Voortbordurend op eerdergenoemde manifesten uit de jaren tachtig, leidden twee prijsvragen tijdens Mockus' eerste termijn de breed gedragen en vaak heftige discussie in over de wijze waarop de openbare ruimte haar publieke (in plaats van geprivatiseerde en clandestiene) karakter en de burgers hun 'recht op de stad' konden terugwinnen. Het betrof de herinrichting van twee belangrijke, maar overigens tamelijk willekeurig gekozen avenues: de Avenida Jimenez (Calle 13) in het historische centrum, en de Avenida Quince in het noorden van de stad.²⁷ Peñalosa besloot niet alleen deze ontwerpen als pilotprojecten te laten uitvoeren, maar ook om op basis daarvan een gedegen handboek samen te stellen dat richtinggevend voor vergelijkbare ingrepen kon zijn, enige tijd later gevolgd door handboeken op het gebied van straatmeubilair en stedelijk groen. Deze systematische, min of meer geprefabriceerde werkwijze verklaart ook de krankzinnige snelheid waarmee de stad onder Peñalosa is getransformeerd. De nadruk lag daarbij op productie van publieke ruimte en niet op een overkoepelend ruimtelijke scenario. De noodzaak tot dit overkoepeld scenario werd van bovenaf opgelegd, met de nationale wet van 1997, die juridische instrumenten als het gemeentelijk Plan de Ordenamiento Territorial (POT) en het Plan Parcial introduceerde. Vanaf dat moment werd, parallel aan de fysieke transformatie van de stad – met een belangrijke taak voor IDU – door het DAPD aan dit eerste daadwerkelijke structuurplan voor Bogotá gewerkt. Het POT, in

27 Respectievelijk gewonnen door Rogelio Salmona en door Fernando Cortés, en onder supervisie van het Instituto de Desarrollo Urbano (sinds 1972 de naam van de dienst Stadsontwikkeling).

2000 aangenomen, is overigens vooral een samenvoeging van bestaande plannen en van nieuwe plannen op basis van afzonderlijke ontwerprijstvragen voor vier geografische sectoren waarin de stad voor deze gelegenheid werd opgedeeld.²⁸

IN PLAATS VAN een strategisch ruimtelijk plan, schoven Mockus en Peñalosa *civic culture* naar voren als samenbindend thema, het geheel aan 'gewoonten, activiteiten en gedeelde, minimale regels, bedoeld om een gevoel van betrokkenheid te creëren, samenleven in de stad te faciliteren, collectieve eigendommen te respecteren, en rechten én plichten van burgers te erkennen'.²⁹ Het betekende dat hun beleid via talloze ludieke manifestaties, televisieprogramma's, tentoonstellingen, publicaties en opvoedingsprogramma's in de richting van de bevolking werd uitgedragen, en dat een, veel minder zichtbare, fundamentele transformatie plaatsvond in gebruik en ervaring van de stad. Dat gebeurde in eerste instantie op basis van een uitgekiend monitorsysteem, uitgevoerd door onder meer door het Observatorio de la Cultura Urbana, via onderzoek naar gebruik en ervaring van allerlei facetten van de publieke ruimte en naar de gedragwijzigingen en regels die voor aanpassing nodig waren.³⁰ Vergelijkbaar zette het Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte een flexibel databestand op met gedetailleerde informatie over flora, fauna, maar ook type bezoekers,

Cultura

Ciudadana

²⁸ Het POT werd in 2000 aangenomen als product van het Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD) en wordt op onderdelen door het Instituto de Desarrollo Urbano, in samenwerking met architecten en bijvoorbeeld het Instituto de Renovación Urbana (publieke ontwikkelaar) uitgewerkt en gerealiseerd. Dit eerste overkoepelende plan is overigens weinig meer dan een samenvoeging van bestaande en voor de gelegenheid gemaakt nieuwe projecten.

²⁹ Cristina Rojas, *Forging Civic Culture in Bogotá City*, paper in het kader van de workshop 'Citizen Participation in the Context of Fiscal Decentralization: Best Practices in Municipal Administration in Latin America and Asia', september 2002 (niet gepubl.).

³⁰ Onder burgmeester Jaime Castro (1992-1994) was een aanvang gemaakt met de inventarisatie van de openbare ruimte via oprichting van Taller del Espacio Público dat een compleet handboek samenstelde waarin stoeptegels, trottoirbanden, putdekseis, efvallbakken, boomroosters en boomtypen geïdentificeerd en beschreven werden.

ervaringen en gebruiksfuncties van alle 4500 parken. Daarnaast werden uiterst cliëntelistisch opererende instanties gereorganiseerd, waaronder de Juntas de Accion Communal, of het Fondo de Ventas Populares; de laatste met name om straatverkoop aan banden te leggen. Ook werden probleemjongeren als stadsgidsen ingezet om burgers op ludieke wijze op naleving van regels ten aanzien van het gebruik van buurtparken te wijzen die tot voor kort door henzelf onveilig werden gemaakt. Productie, beheer én veiligheid van openbare ruimte waren onlosmakelijk verbonden. En ofschoon in heel Colombia sprake is van een geleidelijke afname van geweld en onveiligheid, heeft de vertaalslag van centrale bestuurshervormingen naar lokale politiek in Bogotá, meer dan in andere steden, geresulteerd in een stedelijke beleid dat door de Worldbank als 'best practice' is gekwalificeerd. De opvallende daling in geweld en criminaliteit – in de periode 1994–2003 van 86 naar 23,4 moorden op 100.000 inwoners per jaar – en de toegenomen veiligheid in de stad zijn daar aantoonbare gevolgen van.

In Bogotá was geen sprake van externe katalysatoren – in de trant van Olympische Spelen of internationale cultuurmanifestaties – maar van een hardnekkige interne, schizofrene factor, gelieerd aan het grillige verloop van de (nationale) geschiedenis. Het



Voorzijde van het ontwikkelingsplan
van het District Bogotá voor de periode
2004-2008

model en de werkwijze waarvoor recentelijk door een gedreven bestuur is gekozen, wijkt dan ook af van alle gangbare 'architectonische' oplossingen.

Met dank aan Gerard Martin.

Y

De inspraakstad

DE ENSCHEDESE BUURT ROOMBEEK was vermoedelijk nooit het toneel geworden voor een bijzonder moment in de nationale geschiedenis, wanneer de ontwikkeling ervan enkele jaren geleden normaal in Vinex-verband had kunnen verlopen, zoals was voorgenomen. De buurt was onderdeel van de bouwlocatie 'Groot Roombeek', waarvan de planning bij de aanvang van het nieuwe millennium in kannen en kruiken was. Toen kwam op 13 mei 2000 een enorme explosie, die alles veranderde. De uit elkaar spattende vuurwerkfabriek *SE Fireworks*, midden in Roombeek gelegen, maakte 23 dodelijke slachtoffers en de omringende wijk was een ruïne. Verwoestingen van die omvang had Nederland sinds de Tweede Wereldoorlog maar hoogst zelden meegemaakt. De laatste vergelijkbare ervaring voor Enschede zelf dateerde uit 1862, toen de stad bijna volledig afbrandde. In die periode hoorde de plek die door de vuurwerkcramp voorgoed legendarisch zou worden nog niet werkelijk bij de stad, maar bestond ze uit niet meer dan een paar boerenerven en enkele bleekvelden ten noorden van de stadskern, die gebruikt werden door de textielindustrie. Deze velden lagen bij het stromende water van de Roombeek: vandaar de naam, die pas veel later ook voor het belendende gebied in gebruik zou raken. De gebouwen waarin de weefsels geproduceerd

Roombeek vijf
jaar na de vuur-
werkcramp, 2005



werden, waren echter niet hier bij het water, maar binnen de oude stad gevestigd. Na de brand van 1862 kwamen ze daar niet meer terug; ze werden in noordelijke richting naar buiten geschoven en overmeesterden daar de bleekvelden.

Op deze manier raakte in het laatst van de negentiende eeuw het gebied om de Roombeek gevuld met de ene industriële vestiging na de andere, waaronder een bierbrouwerij en verscheidene textielfabrieken. In de eerste decennia van de twintigste eeuw volgden de primaire infrastructuurvoorzieningen, met name een ringweg tussen het grondgebied van de oude stad en de perifere toevoegingen. Een spoorlijntje dwars door het gebied, richting Oldenzaal, was al in 1890 in gebruik genomen. Ook kwam er, geheel volgens het sjabloon van de zich industrialiserende stad, woningbouw bij, waaronder een sympathiek tuindorpje in het zogenaamde Roomveldje.

Het begin van het verhaal van de Twentse textielindustrie was veelbelovend, maar de voortzetting was compact, want de conjunctuur zat niet erg mee. In de jaren zestig werden de fabrieken een voor een naar het faillissement gedreven door harde concurrentie vanuit goedkopere delen van de wereld. De bierbrouwerij bleef als enige draaien, maar de rest van de wijk werd na de fabriekssluitingen als het ware 'vergeten': een vrij uitzonderlijke historische wending in het dichtbevolkte en daardoor met permanente herinrichting vertrouwde Nederland.

Terwijl de gebouwen min of meer bleven zoals ze in het korte tijdperk van de textielindustrie geworden waren, raakten ze langzamerhand in gebruik voor heel andersoortige functies. Roombeek werd de plek waar kunstenaars gemakkelijk en goedkoop een atelier vonden en ook ontstonden er andere vormen van bedrijvigheid – en daartoe is ook de fatale vuurwerkfabriek te rekenen – van een tamelijk informele maatschappelijke categorie. Ter plaatse goed bekende inwoners konden door Roombeek heen fietsen zonder dat ze een duidelijk idee hadden van wat zich er eigenlijk afspeelde. Men zag de indifferente, vervallen buitenkant van grote gebouwcomplexen, waarvan de functie onduidelijk was geworden.

De rommeligheid van het Roombeek in zijn nadagen paste goed bij de gedaante van de rest van de stad. Aan de Enschedese morfologie is een zekere ambivalentie niet vreemd. Enschede heeft een stadsplattegrond naar oermodel: een handzame stadskern met radialen in de richting van de periferie en het lege om-

meland. Een ringweg om de stadskern zorgt voor de doorverbinding. In de derde dimensie wordt de overzichtelijke orde van het platte vlak echter niet doorgezet, alsof ze fysiek versnipperd zodra men opkijkt. De 'korrel' van de Enschedese bebouwing is uitgesproken klein, dat wil zeggen, de straat is er maar zelden een consistent geheel dat de afzonderlijke delen ritmisch en stijlvast aaneensmeedt. Veel straten in Enschede zijn niet meer of minder dan een optelling van losse, of tot in enkele eenheden geschakelde panden. Weliswaar kent ook deze stad het homogeniserende effect van de bouwstroom uit de wederopbouwperiode, toch overheerst een opvallend contrast in ordelijkheid tussen de tweede en de derde dimensie van de stad en is de basisindruk van de morfologie die van grote heterogeniteit.

ROOMBEEK ZAG ER NA de explosie van SE Fireworks uit als een oorlogsgebied. Ook van de industriecomplexen, die in het voorafgaande Vinex-plan voor Enschede nog werden opgevoerd als bruikbare artefacten in het nieuwe totaal, was niets meer over. Hier en daar stond er om de krater van de vuurwerkfabriek nog een fragmentje overeind. Toch was het direct duidelijk dat een eventuele herbouw niet als een *tabula rasa*-operatie tegemoet zou kunnen worden getreden. De ontploffing was een aanslag geweest die veel inwoners dieper had geraakt dan enige andere ervaring uit hun leven. Bij ieder van hen kregen het moment en de omstandigheden van de explosie terstond een vaste plek in het geheugen. Import-Enschedeërs voelden zich opeens échte Enschedeërs. In sociaal opzicht was er iets belangrijks veranderd. De dagelijkse omgeving was weggevaagd, maar aan de andere kant bleek de klap er voor gezorgd te hebben dat de verschillende bevolkingsgroepen, inclusief de allochtone Nederlanders, nader tot elkaar waren gekomen.

Met deze achtergrond werd de wederopbouw van Roombeek al direct vanaf het ruimen van het puin een uiterst ingewikkelde opgave, beladen met gevoeligheden, een opgave die ten minste vroeg om een therapeutische versie van het poldermodel, om zo een bijna per definitie precaire balans te kunnen vinden tussen winst en verlies.

Het verlangen naar die balans bepaalde de stedenbouwkundige koers. Vanaf 2001 wordt gewerkt aan het herstelplan van Roombeek, op basis van het plan van de Amsterdamse architect en ste-

denbouwer Pi de Bruijn. Behalve de eigenlijke ramplocatie betrok De Bruijn in zijn plan ook het gebied ten noorden daarvan. Samen genomen was het nieuw in te richten gebied 60 hectare groot.

Al in de eerste 'structuurvisie' na de ramp kwam de empathische ambitie in een staccato van formules tot uitdrukking. Het nieuwe Roombeek zou een wijk moeten worden 'om in terug te keren', 'een vertrouwde wijk', 'een wijk met geschiedenis', 'een wijk in eigen hand' en 'een veilige wijk'. Dat waren geruststellende slogans en ook aan andere in hetzelfde rijtje gehanteerde kwalificaties kon niemand aanstoot nemen: 'een levendige wijk', 'een wijk met toekomstwaarde' en 'een wijk zonder grenzen' (waarmee de grenzen werden bedoeld tussen oud en nieuw, en tussen fysiek en virtueel).

Ondanks de veelvuldige verwijzingen naar het verleden in de structuurvisie en de daaropvolgende plandocumenten was de historische grondslag van het herstelplan allerm minst ongecompliceerd. Alleen uit de geschiedenis was geen positief programma af te leiden, in economische zin al helemaal niet. Na de teloorgang van de textielindustrie was in de jaren zestig in Roombeek een episode begonnen van gevarieerde nijverheid op verspreide locaties, maar de economische dynamiek en de uitstraling daarvan grensden aan nul. Als dit het profiel zou zijn waar met de nieuwbouw naar gestreefd zou moeten worden, leek dat op het organiseren van de eigen achterstand.

Niettemin vond De Bruijn direct een paar belangrijke plandragers die voor continuïteit zouden kunnen zorgen, zij het hoofdzakelijk in de tweede dimensie. Er was het oude stratenplan dat in grote lijnen gehandhaafd kon blijven en dat zonder moeite aantakte bij de context. Er was het tracé van het oude spoorlijntje naar Oldenzaal, dat als lijn zichtbaar gehouden kon worden. Ook ontstond het idee om de bleken weer van stal te halen, nu met de functie van een park, en rees het plan om het water van de Roombeek zichtbaar in het ontwerp op te nemen. En, op een abstract niveau was er de verwerking van de kleinkorrelige *genius loci*, die in het stedenbouwkundig plan terug kon komen in de vorm van een fijn gedifferentieerd kavelpatroon.

Of er met die stedenbouwkundige elementen genoeg volume verzameld was om een geloofwaardig stuk stad met een variatie aan functies te doen ontstaan, was echter nog maar de vraag. Wel was uitgerekend door de ramp de uitgangspositie gunstig. Trauma

en schuld worden in de laat-moderne maatschappij over het algemeen afgekocht. Ze zijn geld waard – en het was die troef die door het gemeentebestuur werd uitgespeeld in het delibereren met de rijksoverheid over een passende tegemoetkoming voor het herstel van de schade.

In de straten van Enschede was de daags na de ramp door het kabinet in Den Haag toegezegde rijksbijdrage al aanleiding geweest voor een tot in de metafysica reikende discussie over de vraag of minister-president Kok nu *feitelijk* gezegd had dat in Enschede 'niemand slechter mocht worden van de ramp' of dat deze uitspraak beschouwd moest worden als een collectieve *projectie* van de burgerij. Het bleek, ondanks verwoed bestuderen van kranten en tv-opnames van de toenmalige Nederlandse premier, het laatste. Toch legde het Rijk, in reactie op de catastrofe van mei 2000, direct een solide financiële basis onder de wederopbouw door 270 miljoen gulden beschikbaar te stellen en de toezegging af te geven dat in aanvulling daarop nog gerichte aanvragen mochten worden gedaan voor specifieke projecten. Die aanvulling kwam er, in de vorm van de zogenaamde 'kwaliteitsimpuls', die forse investeringen mogelijk maakte en daarmee uitzicht bood op een vorm van stedelijkheid die zeldzaam is, althans op subcentrale locaties in Nederland. Er was geld voor voorzieningen als een 'brede school' en voor een variatie aan cultuurinvesteringen. De schaarse resterende monumenten konden in positie worden gebracht als de accenten in het plan. Ook werd de basis gelegd onder de ambitie om midden in Roombeek cultuurinstellingen en ateliers te huisvesten in een zogenaamd 'cultuurcluster'. Dit cultuurcluster, door de architect Bjarne Mastenbroek meesterlijk ingebed in de ruïne van een oud fabrieksgebouw, belooft inmiddels het architectonische embleem te worden van een wijk die uit haar eigen as aan het verrijzen is.

ROOMBEEK MOEST IETS BIJZONDERS worden en dat tekende zich ook af in de manier waarop de wederopbouw als proces werd opgezet, in de vorm van een autonome projectorganisatie. Naar het voorbeeld van het nationale grote stedenbeleid werd deze organisatie gedifferentieerd in een economische, een sociale en een fysieke pijler. Binnen deze structuur was zelfs plaats voor architectuurkritiek van binnenuit: schrijver dezes werd als 'chroniqueur' met een vrije opdracht voor jaren bij het project betrokken. Medio

2005 heeft het nieuwe Roombeek het begin van een contour gekregen. Wat opvalt is een veelheid van vorm, plaatselijk in het ontwerp van de openbare ruimte uitlopend in een overdaad van vorm, alsof op deze historische plek van rampspoed geen andere keus was dan vrij baan te geven aan de *horror vacui*.

Relevanter is dat door de extra investeringen in de kwaliteitsimpuls een ruimtelijke constellatie lijkt te kunnen ontstaan die werkelijk iets voorstelt en die zowel morfologisch als programma-tisch een sprong voorwaarts betekent ten opzichte van het Vinex-repertoire. Niet alleen door het tamelijk rijke programma wijkt het nieuwe Roombeek af van de standaardinrichting van suburban locaties. In de afgelopen decennia is het bouwen op de grotere locaties buiten de stadscentra geleid door een voorzichtige interpretatie van wat verkoopbaar heet te zijn, met een monotoon en gemiddeld architectuurprogramma als voorspelbare uitkomst. In Roombeek daarentegen is juist heterogeniteit tot het voornaamste thema gemaakt. De afzonderlijke kavel en de afzonderlijke woning zijn hier gepromoveerd tot een van de voornaamste constituerende grootheden van het plan, naast het blok, de strook en de straat. Aanvullend op de dominantie van de kleinste schaal-eenheid in de stad wordt een gevarieerde beeldregie gehanteerd, die langs de belangrijkste lijnen strak is en op de meeste andere locaties elastisch.

Pi de Bruijn was in de stemming om op deze plek te experimenteren met een meer liberale vorm van stedelijke regie, niet alleen vanwege de kleine korrel van de Enschedese *genius loci*. Hoe dan ook had hij zijn bekostiging gekregen van de gecontroleerde stedenbouw. 'De realiteit van de meeste momenten en plaatsen wijst in een andere richting, een richting waarin je met een vrij abstract kader moet volstaan. Neem bijvoorbeeld de grachtengordel van Amsterdam: de gevarieerde invulling van het kader is daar absoluut een kwaliteit. Ik heb liever een rotzooi die barst van het leven dan een huls die steriel is. De vitaliteit van de stad is voor mij een belangrijk uitgangspunt, juist omdat we in de stedenbouw en de planning op een gevaarlijk punt van vervreemding zijn aangeland. De reguleringsmechanismen zijn te ver doorgeschoten en leveren niets meer op. Ik heb zelf nog gewerkt aan de originele Bijlmer, dus ik weet waar ik het over heb. Esthetische concepten werden keurslijven, die functioneel niet pasten en geen groei en verandering verdroegen.'

EXPLICIET IN ZIJN HETEROGENITEIT heeft het Roombeek-plan een bredere dan alleen lokale betekenis en heeft het bovendien een kritische functie in historisch perspectief. Door het tegelijk aanbieden van een binnenstedelijke variatie aan functies en het suburbane primaat van de vrije kavel, wordt het beste van twee werelden in combinatie nagestreefd. Die combinatie is des te interessanter nu de stedenbouw in de recente tijd tegen wil en dank verwickeld is geraakt in een wisseling van paradigma. Vanouds gaat het in de stedenbouw om het dressereren van variatie in een min of meer gemengd palet. In de naoorlogse periode was daarbij de nevenschikking van de onderdelen van het programma het universeel toegepaste recept, dat werd volgehouden tot en met de uitvoeringsperiode van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening. De wederopbouw wijken boden gemiddeld een hoge ruimtelijke kwaliteit, die werd bereikt door een, voorzover de omstandigheden toelieten, drastische top-downplanning. Programmatisch waren ze ontworpen als functioneel homogene uitbreidingen van het oude centrum, doorgaans zonder zelfstandige centrumaspiraties.

Het historische centrum bleef als ijkpunt van de planning merkwaardig lang intact, tot en met de tijd van de Vinex. Maar terwijl de Vinex het idee van de 'compacte stad' zei te dienen, bezegelde de uitvoering van deze nota juist de onontkoombare overgang van de centrumzoekende naar de verstrooide stad. De voortdurende stedelijke groei van de afgelopen anderhalve eeuw heeft gemaakt dat de verhouding tussen centrum en toevoeging begint om te draaien, hoezeer het beleid de traditionele rangorde ook nog lijkt te respecteren. Functioneel en kwantitatief is het historische centrum marginaal aan het worden ten opzichte van het daarbuiten, op de voormalige weilanden, gelokaliseerde ruimtelijk programma.



De Museumlaan
verbindt het
Rijksmuseum Twenthe
met het nieuwe
cultuurcluster,
Roombeek, 2005

Ondanks de beleidsmatige pretentie van het idee van de compacte stad wordt in de realiteit buiten het spanningsveld merkbaar tussen meer centra in een netwerk van wederzijdse beïnvloeding, tussen groot en klein, tussen oud en nieuw, en tussen de rode, zwarte, blauwe en groene delen van de landkaart, op de schaal van de tot regio uitgedijde stad. Het is op de schaal van die regio dat het belang van het nieuwe Roombeek kan worden gevonden, als een in vrijmoedigheid ondernomen verkenning van een nieuw paradigma, dat gedefinieerd kan worden in termen van complexe heterogeniteit.

ONDANKS DE LIGGING aan de rand van de oude stad, is in Roombeek de vrije kavel een dominant onderdeel van het plan. De helft van alle nieuwe woningen moet worden gerealiseerd door middel van particulier opdrachtgeverschap. De nationale overheid heeft zich er enkele jaren geleden op vastgelegd dat in de woningbouw in 30 % van alle gevallen gewerkt zou moeten worden met particuliere opdrachtgevers. Enschede streeft dus naar een wat hogere score, alsof de ambitie voor de rest van Nederland al niet extreem genoeg is. Sinds jaar en dag is het in Nederland de gewoonte om de bulk van alle woningen te bouwen in pakketten van tientallen, honderden, of, in een uiterst geval, zelfs duizenden stuks, die de consument uiteindelijk bereiken via de bemiddeling van ontwikkelaars of woningbouwcorporaties. De nieuwe koers zou ertoe kunnen leiden dat de bijdrage van deze bemiddelende laag aan het bouwproces hoe dan ook gerelativeerd wordt, ten gunste van de handelingsvrijheid van individuele burgers. In Enschede heeft de koerswending meer dan elders in Nederland kans van slagen. Juist hier is de cultuur van het kleine bouwen – het kleine aannemers-

Variatie in

Roombeek, 2005



bedrijf, werkend voor kleine particulieren – tot op zekere hoogte vitaal gebleven, hoewel daarnaast de schaalvergroting ook in de Twentse bouw heeft toegeslagen.

Zelf bouwen appelleert aan een gevoel van vrijheid, dat alle maatschappelijke groepen aanspreekt, ongeacht de ideologische afkomst. De trend past gemakkelijk bij een bredere culturele beweging van emancipatie en individualisering, in economische zin mogelijk gemaakt door een gedemocratiseerde welvaart. Anders dan in Angelsaksische landen, in het bijzonder de Verenigde Staten, heeft in Nederland de commerciële woningbouw, die de klant in handelingsvrijheid op maat bedient, na de industriële revolutie nooit een kans gemaakt. Het verhaal is al vaak verteld: de industrialisering startte hier traag en toen ze eenmaal op gang kwam en een grote proletarische trek naar de steden veroorzaakte, stond er vrijwel direct een institutioneel apparaat klaar om de arbeidersstroom op te vangen. De snel gevormde instituties (woningbouwcorporaties, gemeentelijke woningdiensten en dergelijke) zorgden voor woningen van een met de jaren steeds toenemende kwaliteit, waarvoor de intellectuele grondstoffen werden aangedragen door de stedenbouw en de architectuur en de fysieke grondstoffen door een zich grootschalig ontwikkelende aannemerij.

Op deze goed geregisseerde manier kon op een compact oppervlak toch een snel groeiende natie, met een substantieel economisch belang, worden gehuisvest. Toch werd het in de laatste halve eeuw steeds duidelijker dat het ruimtelijk ontwerp van de stad een bepaalde tolerantie aan de dag zou moeten gaan leggen voor kleinschalige burgerlijke impulsen van onderop. Terugkijkend zijn de jaren zeventig te beschouwen als de periode waarin voor het eerst met de stedenbouw en de architectuur werd ingespeeld op per-



Vrije kavels
bij Grolsch-
fabriek,
Roombeek, 2005

soonlijke behoeftes die de burgerij door beleidsmakers en ontwerpers werden toegedicht. De uitvinding van het woonerf, als ruimtelijke vorm die opriep tot intimiteit met de burens, is daarvan een bijna pathologisch voorbeeld. In de Vinex-wijken die nadien ontstonden werd de ambitie gericht op de mogelijkheid om de burgers, of beter uitgedrukt: de kopers, de kans te geven zich te identificeren met de kleur, de textuur en de smaak van de architectuur. De gedachte die daarna baan brak, om burgers zelf opdrachtgever te laten zijn van hun eigen huis, is niets meer of minder dan een volgende stap in deze ontwikkeling van burgerlijke emancipatie. Het is die stap – elders allang gezet, maar in Nederland nog niet – waarvoor in het rijksbeleid de grondslag is gelegd. De nieuwbouw van Roombeek zou in dat verband als een proefproject kunnen worden gezien, waar een encyclopedisch palet van zelfbouw aan het ontstaan is in een plan dat aanmerkelijk te veel compositie heeft om zonder meer als *sprawl* te kunnen worden afgedaan.

IN DE LITERATUUR en de publieksmanifestaties die tot dusver aan het verschijnsel van het vrije bouwen op eigen kavels wordt gewijd, heerst over het algemeen een stemming van zuiver optimisme. Toch kan er reden zijn voor zorg, omdat met het prijsgeven van de collectieve esthetica ook de kwaliteit van het openbare domein schade kan lijden. In Enschede wordt met dit vraagstuk geworsteld en wordt geprobeerd een paar van de problemen te ondervangen. Vrij bouwen in een zuivere vorm betekent het afzien van controle om alle losse onderdelen in een georkestreerd eindbeeld te laten passen. Het stedenbouwkundig plan voor Roombeek bevat dan ook geen uitspraak over de esthetica van de door particulieren te bouwen woning; maar via het zoneringssysteem, dat op belangrijke locaties in het plan toch een vorm van supervisie toelaat, wordt meteen terrein teruggepakkt. De supervisor (Pi de Bruijn) denkt met de bouwers mee, daar waar de hoofdasen en de belangrijkste aanzichten van zijn plan in het geding zijn. De bestuurders vertrouwen bovendien op de ordenende werking van het gesprek met en tussen burgers. Desnoods is er echter ook nog een, zoals de wethouder het omschrijft, 'noodscenario' beschikbaar voor wanneer het echt uit de hand loopt. Dat geheime wapen kan uit niet veel meer bestaan dan uit indringende persoonlijke interventie, echter zonder duidelijk omschreven wettelijke grondslag.

Noodscenario's of niet, de sfeer van de Roombeekse bouwplaats benadert in esthetische zin geregeld de zigeunerwagen. Het is het voorlopige gezicht van de vrijheid of, anders gezegd, de verzamelde banaliteit is op zich de kwaliteit van dit gebied. Daarbij moet bij voorkeur niet over het hoofd worden gezien dat een buurt bouwen vanuit de kleinste eenheid, dus niet per strook of straat, het moeilijker maakt om het vergelijk te vinden tussen het particuliere en het publieke belang. Er kan verondersteld worden dat meer bureaucratische context nodig is naarmate, behalve de vrijheid, ook de dichtheid en de historiciteit van bebouwing toeneemt. Juist in dat soort omstandigheden nemen spanningen tussen burgers snel toe en komen historische belangen onder vuur te liggen. Daarom impliceert het vrije bouwen niet alleen een ruimtelijke kwestie, maar nog veel meer een opgave voor de inrichting van de democratische spelregels. In dat verband paste de stap van de regisseur van de Roombeekse wederopbouw, de stedenbouwkundige manager Peter Kuenzli, om zijn ervaringen nog ten tijde van zijn werk in Enschede een algemene methodische toepasbaarheid te geven in zijn samen met Arie Lengkeek geschreven boek *Urban Jazz* (2004). De organisatie van het bouwproces wordt in dit boek tegen het licht gehouden, om vast te kunnen stellen welke modificaties nodig zijn om de regie te verschuiven in de richting van de afnemer van het eindproduct, de individuele woning. Nadat het werk in Enschede eind 2004 een onherroepelijk stadium bereikte, is Kuenzli uit Enschede vertrokken om het ideaal van de 'zelfgebouwde stad' in Almere Poort op een veel grotere schaal dan in Roombeek uit te proberen: de opgave is hier begroot op 10.000 woningen en tienduizenden vierkante meter kantoor en bedrijfsruimte, meer dan tien keer het volume van het nieuwe Roombeek.

Roombeek is het veelbelovende begin. Op een tamelijk bescheiden schaal zijn nieuwe ordenende mechanismen onderzocht en meteen uitgeprobeerd. Zo is er de formule van de 'kavelij' bedacht: een van hogerhand geregisseerde vorm van burenoverleg om over kavelindeling en woninguitvoering van gedachten te wisselen. Als hulpmiddel om tot algemene tevredenheid percelen aan elkaar te breien, is de kavelij uitsluitend werkzaam op de kleine, informele schaal. Voor het traditionele welstandstoezicht is in een bottom up-functionerende procedure als deze steeds minder plaats. De invloed van het dwingend in stelling gebrachte oog van de *profes-*

sional' slinkt onmiskenbaar in de ruimtelijke ordening. Dat is kennelijk de prijs die betaald moet worden voor de meest recente fase van de burgerlijke emancipatie, die op de rokende puinhopen van de Fireworks een flitsende start heeft kunnen maken.

Dit artikel is een bewerkte compilatie uit: Bernard Colenbrander,

Enschede na de vuurwerkram্প (Kroniek van de wederopbouw).

Deel 1: Nieuw Roombeek, Rotterdam 2003;

Deel 2: Het spel en de spelers, Rotterdam 2004.

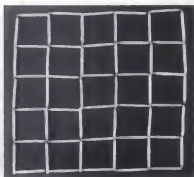
z

De stochastische stad

NA EEN CONFRONTATIE met zelfregulerende stedenbouw in Japan in 1968 en een bezoek aan de gridstad Barcelona tien jaar later, zette ik mijn vraagtekens bij de Nederlandse stedenbouw. In het artikel 'Geen architectuur zonder stedenbouw' pleitte ik voor een principiële ontkoppeling van stedenbouw en architectuur. Immers: waar architectuur nog enigszins een kwestie van smaak is, moet stedenbouw vooral smaakloos en objectief zijn. Deze visie vormde destijds de bom onder de Truttigheid. Helaas werd daarmee de nauwe band tussen stedenbouw en architectuur niet losgelaten. Daarom opnieuw een pleidooi, voor de stochastische stad.¹

Modernistisch OOK ZONDER DE ONTWERPGESCHIEDENIS van de Nederlandse stad hier op te rakelen, weet iedereen dat na de invoering van de **echec** Woningwet, met het Plan Zuid in Amsterdam, het startsein werd gegeven voor de moderne Nederlandse stedenbouw. In het kielzog van Haussmann, Garnier, Howard en Sitte ontwikkelde Berlage zijn paradigma op basis van een aantal hygiënische en sociale parameters. Esthetische verbanden tussen stedenbouw en architectuur en integratie van publieke en private domeinen werden doelbewust nagestreefd. Zo werd het stadsplan langzaam tot een dwingend kader voor visuele stedelijke samenhang waarbij de integrale kwaliteit (duurzaamheid, functionaliteit en esthetiek) door de overheid werd bepaald, opgelegd, geregisseerd en gecontroleerd. Op het mo-

¹ Dit artikel is een bewerkte versie van 'Naar een stochastische stedenbouw. Objectieve stedenbouw revisited', *Archis*, 5 (2005), pp. 33-37.



ment dat de sociale woningbouwarchitectuur de burgermansk huizen in de Concertgebouwboulevard naderde, werd zelfs formeel een esthetisch vangnet ingesteld, het zogenaamde Welstandstoezicht.

De genese van stedenbouw als blauwdrukplanning voorzien van eindbeelden gaat zeker terug tot in de feodale tijd. Steden als St.-Petersburg en Karlsruhe, waar koning of tsaar voor eigen roem en glorie gebouwen in geometrische perspectieven rangschikte, tonen de (vaak indrukwekkende) resultaten van deze ontwerpwijze. Toen in de vorige eeuw jonge, veelbelovende architecten als Berlage de arbeiderswoningbouw en collectieve voorzieningen in opdracht van ambitieuze woningcorporaties als harmonieuze totaalbeelden ontwierpen, was er conceptueel gezien dan ook weinig nieuws onder de zon. Alleen was de keizer nu niet de opdrachtgever, maar waren moderne instituties dit.

Sindsdien ontwikkelt de Nederlandse stad zich tot een tochtige, esthetisch bedoelde blokkendoos waarin voor toeval geen plaats is. Spontaniteit en ongeplande bouwactie worden niet op prijs gesteld, daar leent deze kwetsbare stedenbouw zich niet voor. In elkaar opeenvolgende architectuur-ismen hanteren alle grote en kleine projecten de Berlagiaanse ontwerpmethod. Ondanks vele serieuze pogingen slaagt geen enkel project er in om het succes van Plan Zuid te overtreffen, zelfs niet om dit te evenaren. Toen rond 1930 Van Eesteren het neoplastische idioom inzette, werd het resultaat zelfs pijnlijk. Met rondom controleerbare woongebouwen, te midden van totaal onbruikbaar publiek gebied, ontstond een gigantisch niemandsland dat noodgedwongen door jonge arbeidersgezinnen bewoond werd. Nu deze mensen inmiddels ten einde raad naar elders vertrokken zijn en hun oude woningen voornamelijk door allochtonen gehuurd worden, is er



60 Matches

volgens de planners sprake van verloedering en worden sloop-hamers veelvuldig ingezet.

Deze starre ontwerpmethode is niet alleen bij ons beproefd, maar overal waar sprake was van enige politieke planningsambitie. Doel was meestal om een snelle oplossing te bieden voor het woningbouwvraagstuk. Controle, planning en in mindere mate ook het esthetisch eindbeeld, stonden hierbij voorop. Zwaartepunten liggen in Noord-Europa, de voormalige USSR, China en Korea. In de USA beperkte de methode zich tot enkele hoogbouwgetto's in grote steden voor de onderklasse, de zogenaamde *projects*. In Zuid Amerika werd Brasilia het ongeëvenaarde modernistische monument voor dictator Kubitschek en Le Corbusier-leerling Oscar Niemeyer. Twee geïsoleerde exemplaren, Chandigarh in India en de stadsstaat Singapore, completeren de serie. Voor honderden miljoenen mensen werd dankzij het modernisme het huisvestings-probleem binnen een eeuw opgelost.

Volksstad GELUKKIG BESTAAT naast dit ongenaakbare ordeningsprincipe ook zelfregulerende stedenbouw waarbij een ongeregeld bouwproces het stadsbeeld permanent in beweging houdt. Deze bottom-up methode waarborgt een dynamiek die tot onvoorziene stedelijkheid leidt. Het onvoorziene conflictueuze is waarschijnlijk ook de essentie van stedelijkheid. In deze planningspraktijken wordt niet bij voorbaat getracht tegenstellingen en conflicten te voorkomen, wordt het leven niet uitgefilterd, bestaat geen wantrouwen jegens de burgermansmaak, wordt de stad niet opgevat als een steriele intensive care waar planners in witte jassen het leven op het randje van de dood in de gaten houden. Zelfregulatie berust op interactie; het is een permanent proces van verstoring en correctie, er is geen duidelijke bestemming noch einddoel.

Om zo'n proces bij te sturen zijn overheden nuttig, soms zelfs onontbeerlijk. Waar steden bestaan uit publieke en private domeinen, is het evident dat de overheid zich bezighoudt met het publieke domein, de infrastructuur als drager van de stad, en de burgers met het private, de kavels en hun bebouwing. Echter, op het moment dat de politiek oog krijgt voor het belang van particulier opdrachtgeverschap wordt zelfregulatie actueel. Zonder zelfregulatie heeft particulier opdrachtgeverschap geen toekomst. Zelfregulatie vervangt als het ware de toptownregelgeving.

De staatsstad verandert zo in een volksstad, staatsarchitectuur

in poparchitectuur. De volksstad is een zelfregulerend stochastisch systeem, waarbij de orde te complex is om überhaupt nog aan beheersing te denken. De volksstad is spontaan, toevallig, inhoudsvrij, gericht op permanente verandering zonder dat iets verstoort. Er is geen driedimensionaal concept, er wordt kavelsgewijs gebouwd en elk bouwwerk is bouwtechnisch en esthetisch onafhankelijk. De stabiliteit en samenhang van de volksstad liggen op een hoger abstractieniveau: niet in de vorm, maar in de structuur. Terwijl het stadsbeeld continu verandert, blijft de structuur stabiel. Overal in de wereld zijn zulke volkssteden te vinden. Natuur, geomorfologie, infrastructuur en grondeigendom zorgen daar voor een spontane orde en structuur.

Ook een grid van verkeerswegen kan als structuur fungeren. Het grid vormt een middenweg tussen staatsregulatie en zelfregulatie, tussen overheid en particulier en tussen particulieren onderling. Deze universele onderlegger wordt al duizenden jaren toegepast, vooral in tijden dat de toekomst ongewis is. Chinezen vonden het grid uit, waarna Grieken en Romeinen het veelvuldig toepasten langs de kusten van de Middellandse zee. In 1573 legde Philippo Secundo het grid op aan Spaans Latijns-Amerika en tweehonderd jaar later deed president Thomas Jefferson dit bij de Amerikaanse kolonisten. Stevin presenteerde het in Nederland, waarna wij het gebruikten in polders en koloniën, van Beemster tot Paramaribo. Maar de bekendste en grootste Europese gridstad is toch wel het ontwerp van Cerdà uit 1859 voor het nieuwe Barcelona. Dit plan loopt vooruit op de moderne grootstad. Hoewel

Gridstad

Havana



het ontstond in een tijd van paleis en koets, slaagt het Cerdà-grid er nog steeds in om hoogbouw en autoverkeer te accommoderen. De populariteit van dit deel van Barcelona geeft aan dat de mens blijkbaar bereid is zich te onderwerpen aan overzichtelijke geometrie, aan stedenbouw gespeeld op schaakborden.

Stochastisch (stads)beeld OOK GRIDSTEDEN leveren geen harmonieus totaalbeeld op: buiten de structuur van het grid gelden meestal weinig tot geen regels. Toch heerst ook hier een zekere orde. Voor een beter begrip van deze orde of structuur bieden stochastische composities enig inzicht en houvast. Dit zijn composities die berusten op betrekkelijke waarschijnlijkheid en toeval. In de muziek werd deze methode ontwikkeld door onder anderen Xenakis, Cage en in de free jazz. In de beeldende kunst werkten Schwitters, Duchamps, Pollock, Klein, Warhol en de Zero-groep hiermee. In Nederland passen Struycken, Hendrikse, Schoonhoven en Van Koningsbruggen de stochastische methode regelmatig toe. Binnen het oeuvre van Mondriaan is het schilderij *Victory Boogie Woogie* een stochastische uitzondering. Op een rechthoekig patroon worden de kleurvlakjes willekeurig geordend. Het onaffe van het schilderij versterkt het stochastische karakter. Mondriaan werd geïnspireerd door de gridstad Manhattan, waar hij zijn Boogie Woogies schilderde.

2 Peter Struycken legt het procédé als volgt uit: 'Stochastisch wil zeggen dat van een onbeperkt aantal soorten elementen ieder element op ieder tijdstip en op iedere plaats in de ruimte met gelijke kans kan voorkomen. Dan is het echt stochastisch en dus ook chaotisch. Echt stochastisch is dus volkomen voorspelbaar zoals een dambord voorspelbaar is. Alleen tegengesteld. Bij een dambord weet je 100% zeker dat op wit zwart volgt en omgekeerd, bij een stochastische ordening weet je 100% zeker dat je niet weet wat volgt. Visueel zien stochastische ordeningen er onderling volkomen identiek uit. Net zoals damborden er identiek uitzien. Beide zijn dus in de visuele praktijk even "saai". Meestal wordt daarom het stochastische ingeperkt door de kans op herhaling te vergroten of door het aantal elementen te beperken. Dat heeft hetzelfde effect. Het verschil is dat het vergroten van de kans op herhaling wiskundig lastiger is om te definiëren dan om het aantal elementen te beperken. [...] Ik heb in mijn eerste computerschilderijen (uit 1970) het toeval "Ingeperkt" door, van links naar rechts, de aantallen elementen te beperken. Daarna heb ik tot 1974 alleen nog in tekeningen gewerkt met toeval. Ook daar door beperking van het aantal elementen.'

Bij stochastische kunst beweegt de eindvorm – als die bestaat of wordt bedoeld – zich binnen door de maker bepaalde waarschijnlijke grenzen. De maker neemt enige distantie tot zijn eigen product. Bij Cage, Duchamp en Struycken² kan bijvoorbeeld sprake zijn van uitschakeling van smaakvoorkeur, waardoor externe factoren de vorm bepalen. Dit leidt tot smaakloze objectieve kunst, zoals er ook smaakloze objectieve stedenbouw bestaat. Hier manifesteren samenhangen zich op andere wijze, als losse verbanden op basis van relatief toeval. Een stapeltje lucifers, de rommelmarkt, takken en bladeren aan een boom, wolkenluchten, stadsgeluiden, zwermen, een veld voetballers: het zijn alle stochastische composities. Veranderingen vallen nauwelijks op: waar een knalrood boek in een reeks bruine encyclopedieën ronduit irriteert, zien we dit in een willekeurige boekenverzameling niet eens. In stochastische composities zijn beeld en kwaliteit stabiel. Wanneer dit gegeven wordt toegepast op de stedenbouw, dan zou dit de architectuur en daarmee de gebruikers een grote mate van vrijheid verschaffen. De stad verdraagt dan immers moeiteloos veranderingen en is daarmee flexibeler, duurzamer. Een dergelijke stad past bovendien bij een geïndividualiseerde samenleving waarin particulier opdrachtgeverschap een grote rol speelt. De kenmerken van de stochastische stedenbouw zijn immers:

1. Overheidsbemoeienis beperkt zich tot het publieke domein
2. Private domeinen worden in alle maten en vormen aangeboden
3. Plannen ontstaan zonder eindbeelden
4. Verscheidenheid en identiteit ontstaan uit toeval en willekeur
5. Plannen blijven verschoond van smaakelementen
6. Particulier ingrijpen is het uitgangspunt
7. Esthetische selectie en controle worden overgelaten aan betrokkenen

Gewend als wij zijn aan onze eigen saaie, homogene, post-Berlagiaanse stadsbeelden, vinden we buitenlandse zelfregulerende steden al snel rommelig. In Amerika bekritisieren we de kapitalistische chaos, in Afrika zien we noodgedwongen armoedige zelfbouw, en in Zuid-Europa zien we achter ieder nieuwbouwcomplex een corrupt netwerk. Ongevoelig geworden in onze visuele harnas, smalen wij zelfs al over 'Belgische toestanden'. Toch zullen onze planners er niet aan ontkomen dat ook wij ons op een bepaald moment willen bevrijden uit dit knellende harnas.

Biografie Ed Taverne





1938

Geboren te Haarlem

1959

Eindexamen Gymnasium-A

1959-1965

Studie Kunstgeschiedenis en Archeologie aan de Katholieke Universiteit Nijmegen

1963

Kandidaatsexamen Kunstgeschiedenis en Archeologie

1963-1965

Assistent aan het Kunsthistorisch Instituut van de Katholieke Universiteit Nijmegen

1963-1966

Docent Academie voor Beeldende Kunsten te Tilburg

1965

Doctoraalexamen Kunstgeschiedenis en Archeologie

1965-1970

Wetenschappelijk medewerker aan het Kunsthistorisch Instituut van de Katholieke Universiteit Nijmegen en docent Academie voor Bouwkunst te Tilburg

Taverne startte in 1970 als wetenschappelijk medewerker aan de Rijksuniversiteit Groningen, nadat hij een tijdlang als student en docent aan de Katholieke Universiteit Nijmegen vooral de zestiende-, zeventiende- en achttiende-eeuwse schilderkunst had bestudeerd. Op het moment dat hij zich in Groningen hoofdzakelijk op architectuurgeschiedenis ging richten, vonden er binnen het vak belangrijke wijzigingen plaats.

De focus op de moderne beweging, die lange tijd de koers van het vakgebied had bepaald, verdween. In navolging van ontwikkelingen in de architectuur zelf werd nu ook binnen de architectuurgeschiedenis het solitaire en monumentale

karakter van (de uitlopers van) de moderne architectuur voorzichtig bekritiseerd. Ontwerpen was in de jaren zestig min of meer gereduceerd tot het uittekenen van een door economie en bureaucratie gedicteerde opgave. De moderne architectuur leek zich niets aan te trekken van cultuur, context en gebruiker. Het waren dan ook vooral de monotonie en het gebrek aan identiteit en geborgenheid van deze naoorlogse uitbreidingen die er al halverwege de jaren vijftig toe leidden dat in kringen van architecten een eerste heroriëntatie op de moderne waarden werd bepleit; tien jaar later volgden de eerste invloedrijke studies die de moderne waarden zelf ter discussie stelden. Eind jaren zestig, begin jaren zeventig verschenen kort na elkaar *Complexity and Contradiction* (1966) van Robert Venturi, *Modern Movements in Architecture* (1972) van Charles Jencks en *Learning from Las Vegas* (1973) van Venturi. Deze studies, hoe verschillend ook, waren eenduidig in hun afkeer van het lege formalisme van de moderne architectuur en in hun pleidooi voor meer aandacht voor het communicatieve karakter van architectuur. Niet langer draaide het om het gebouw *an sich*, maar om het effect, de dialoog met de omgeving, om de perceptie en daarmee om het maatschappelijk gehalte van architectuur.

1970-1976

Wetenschappelijk medewerker aan het Instituut voor Kunstgeschiedenis van de Rijksuniversiteit Groningen

1975-1980

Redacteur van *Wonen-TA/BK*

De studies maakten ruim baan voor nieuwe ideeën en richtingen in de bestudering van de gebouwde omgeving. Dat ze daarmee verwarring teweegbrachten, blijkt wel uit de vele teksten die spreken van een crisis in de architectuur(geschiedenis). Deze crisis uitte zich het duidelijkst in de ontwerpopleidingen en in de gebouwde omgeving



Parijs excursie, jaren zeventig

zelf, waar lange tijd het woord 'architectuur' zelfs min of meer taboe was en de architect zich vooral dienstbaar leerde opstellen. Taverne benutte de vertwijfeling en reflectie om de architectuurgeschiedenis nieuw leven in te blazen. Als redacteur van *Wonen-TA/BK* besteedde hij aandacht aan diverse theoretische studies over de betekenis van architectuur en besprak hij vernieuwende thema's als de Amerikaanse architectuur. Hoewel deze teksten in hun aanklacht tegen de intellectuele geschiedschrijving soms erg seventies klinken, boden ze wel degelijk vakinhoudelijke kritiek en nieuwe kaders. Zo wees hij in een artikel over Amerikaanse architectuur op de 'eenzijdige belangstelling die er altijd vanuit Nederland (Forumgroep) geweest is voor slechts enkele facetten van het Amerikaanse bouwen (Kahn)'. En 'zoiang we bijvoorbeeld de Efteling als onaanvaardbaar environment blijven beschouwen, zal, vrees ik, hierin ook wel weinig verandering komen'.¹ Aandacht voor de realiteit van het bouwen was vereist om architectuurgeschiedenis weer een voor-aanstaande rol in het debat te laten spelen. Taverne rekende definitief af met het beeld van de moderne architectuurhistoricus die bijdroeg aan de 'mythevorming rond de architect-kunstenaar, de vormmaker par excellence, die vaak nog tijdens zijn carrière de sprankelende monografie kreeg die hem, naar de mening der historici, rechtmatig toekwam'.²

1976-1981

Wetenschappelijk hoofdmedewerker aan het instituut voor Kunstgeschiedenis van de Rijksuniversiteit Groningen

1972-1981

Docent aan de Academie voor Bouwkunst te Groningen

1977-1984

Lid van Rijkscommissie II (voor de monumenten) van de Monumentenraad

Ook in zijn onderwijsprogramma probeerde hij de architectuur en stedenbouw los te weken uit het enge kader van de stijgeschiedenis en ze te plaatsen binnen een bredere, economische, sociale en politieke context. Als kersverse academicus aan het Kunsthistorisch instituut aan de RuG beantwoordde Taverne de uitnodiging voor het IKON-congres in 1971 met een brief waarin hij zich distandeerde van de thematiek, namelijk 'het monument in zijn milieu'. In dezelfde brief pleitte hij voor het binnenhalen van wetenschappers die in de praktijk bij de stadsvernieuwing betrokken waren.³ Deze actie maakte op dat moment de nodige discussie los. Enkele jaren later was echter voor zowel de kunsthistorische instituten als de technische universiteiten duidelijk dat de stilistische methode niet meer toereikend was om de contemporaine ontwikkelingen te duiden. Toonaangevend was wat dat betreft het boek *Progetto e Utopia* (1973) van Manfredo Tafuri, waarin deze uiteenzette hoe in de architectuurontwikkeling de maatschappelijke context belangrijker was geworden dan het object zelf. Tijdens het internationaal architectuurhistorisch symposium dat in 1977 werd georganiseerd door de Universiteit in Utrecht rondom de vraag 'Architecture, a social science?', werd het failliet van de stilistische methode nogmaals uitgesproken, nu ook door de meer conservatieve kunsthistorische opleidingen. Overigens was Tafuri als spreker uitgenodigd, maar stuurde hij uiteindelijk alleen een referaat

in, dat bovendien te laat kwam om vertaald te worden. Vraag van het symposium was hoe de nieuwe architectuurgeschiedenis vorm te geven, nu haar belangrijkste richtinggevend kader was weggefallen. Waar de meeste lezingen vooral theoretisch of juist casusgericht waren, bracht Taverne door middel van duidelijke statements de penibele situatie van de architectuurhistoricus onder de aandacht. De glasheldere titel van zijn lezing werd al genoemd: 'Architectuurhistorie lijdt onder elitaire opleiding'.

1977

'Architectuurhistorie lijdt onder elitaire opleiding. De positie van de architectuurhistoricus in de huidige architectuurkritiek', *Wonen-TA/BK*, 15 (1977), pp. 14-18

Volgens Taverne was de historicus niet meer in staat om zijn eigen vak theoretisch te funderen en zijn positie binnen de praktijk van de monumentenzorg en de architectuur te bepalen. Omdat de opleiding zich te veel richtte op individuele bouwwerken, leerde de historicus niet om alle mythes, ontwikkelingen en processen rondom het gebouw te ontrafelen. En Foucault had juist aangetoond hoe bepalend deze waren voor de structuren van de stad. Bovendien dreigde de historicus door de legitimatie van zijn eigen vakgebied tot 'cultureel opbouwwerker' te worden: zijn kennis werd vooral ingezet om actie te voeren tegen het zoveelste sloopplan van de stadsvernieuwingsoperaties. De vermaatschappelijking van architectuurgeschiedenis was omgeslagen naar verwaarlozing van de eigen agenda, zoals dit tegelijkertijd in de architectuur zelf gebeurde.

Het was nodig de taak van de historicus opnieuw te definiëren. Taverne omschreef deze als volgt: 'om vanuit de actualiteit van het architectonisch ontwerp de geschiedenis der architectuur te herlezen, omgekeerd, vanuit de geschiedenis, de grote thema's van het hedendaagse bouwen, in al zijn facetten, te bekritisseren en te analyseren'.⁴ Om deze opgaven voortaan

beter te verankeren in het onderwijs, werd allereerst het bestaande onderwijsprogramma opengebroken. Het onderzoek en onderwijs aan de Rijksuniversiteit Groningen zou zich vooral gaan richten op de negentiende- en twintigste-eeuwse architectuur en stedenbouw. Bovendien kwam er aandacht voor vakinhoudelijke reflectie en voor de technisch-materiële aspecten van architectuur en stedenbouw. Taverne zocht tevens contact met andere vakgebieden, zoals de planologie, en andere universiteiten, zoals de Technische Universiteit Delft en later ook de universiteiten in Venetië / Milaan en Parijs. Deze verbreding, actualiteit en kritische zelfreflectie onderscheidden de opleiding in Groningen van de andere architectuurhistorische opleidingen; het zijn dan ook deze kenmerken die het Instituut in 1984 de prestigieuze Maaskantprijs bezorgden.⁵

Het eerste tastbare resultaat van de door Taverne voorgestane koers was zijn eigen proefschrift over de stadsuitleg in de Republiek tussen 1580-1680. Door middel van een grondige studie van de theorie van de stadsplanning, en ontwerp en realiteit van de stadsplannen van Amsterdam, Utrecht en Haarlem, kon Taverne de invloed van de theoretische studies van Simon Stevin over de classicistisch-humanistische stad op het uitbreidingsplan van Salomon de Bray voor Haarlem aanwijzen. Geprezen werd Taverne's vermogen om niet alleen verschillende soorten bronnen aan elkaar te relateren, maar vooral om de relatie tussen sociaal-economische ontwikkelingen en materieel-ruimtelijke consequenties daarvan bloot te leggen. Taverne's studie steide de stedenbouwgeschiedenis in een radicaal ander daglicht, door te bewijzen dat het ontwerp slechts een van de vele factoren was in de uitbreiding van de stad, en dan nog niet eens de belangrijkste.⁶ Vanaf 1981 zou Taverne zijn interdisciplinaire onderzoeksmethode als hoogleraar - de faculteit stemde toen toe in de benoeming van een nieuwe hoogleraar - verder naar buiten brengen.

1978

Promotie aan de Rijksuniversiteit
Groningen

*In 't land van belofte: In de nieuwe stad.
Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg
in de Republiek 1580-1680* (dissertatie
Rijksuniversiteit Groningen, promotoren:
prof. dr. E. H. Kossmann en prof. dr. C. Peeters), Maarssen 1978, 582 pp.

sinds 1981

Hoogleraar in de Geschiedenis van de
Architectuur en Stedenbouw aan de
Rijksuniversiteit Groningen

Inmiddels was eind jaren zeventig, begin jaren tachtig de crisissfeer in de architectuur en architectuurgeschiedenis weer afgenomen. Ingezien werd dat door de verregaande maatschappelijke betrokkenheid van architecten en historici, de specifieke kwaliteiten van het vak verwaarloosd waren. Vanaf nu mochten architecten weer vormgevers zijn en historici mochten zich bezighouden met onderwerpen die niet direct hun maatschappelijke relevantie hoefden te bewijzen. In de woorden van Taverne: 'Het verschijnsel van als welzijnswerker vermomde kunsthistoricus, die met een Proletkunst-achtige kunstkar door de oude wijken trekt, hoort immers – mede als gevolg van de toenemende onveiligheid op straat – helaas tot het verleden.' De kunstgeschiedenis leek nu eerder door te slaan naar de andere kant, die van begrenzing en specialisatie. Zo hield Taverne in 1984 de Nederlandse kunsthistorici – naar aanleiding van hun geringe belangstelling voor het kunstwerk als onderdeel van het dagelijks leven – de retorische vraag voor: 'Is het een wonder dat deze wetenschap maatschappelijk gesproken, nauwelijks in staat is fantasierijke argumenten aan te dragen voor het behoud, laat staan voor het hergebruik van monumentale fabrieken, pakhuizen, kerken of paleizen?'⁷

Taverne was vastbesloten om het gestamel over crisis en de zoektocht naar



In 't land van belofte: in de nieuwe stad, 1978



Promotie, 1978

een nieuwe koers voor het vakgebied om te zetten in een productieve discussie. De samenwerking met de TU Delft leverde nieuwe perspectieven voor de architectuurgeschiedenis op. Na de publicatie van het manifest *De elite* in 1970 was hier immers

een klimaat ontstaan waarin kritische, actieve studenten zich – in een poging om los te komen van de subjectieve en sociale architectuurgeschiedenis zoals die volgens hen door de Forum-architecten onderwezen was – toelegden op het ontcijferen van politiek geladen architectuurtheoretische teksten, zoals die van Tafuri. Hoewel de marxistische beweegredenen van de Delftenaren niet aan Taverne besteed waren, preees hij hun bewerkingen en commentaren om het belangrijke resultaat: 'Diens (Tafuri's) door Barbieri, Vollemans en Boekraad vertaalde en bewerkte teksten, inclusief het daarop geleverde commentaar in vaktijdschriften als *Wonen-TA/BK* of *Plan*, hebben bijgedragen aan de emancipatie van de architectuurgeschiedenis als een theorie-loos kunsthistorisch tijdverdrijf tot een maatschappijbetrokken, sociale wetenschap.'⁸ Tevens was er in de jaren zeventig in Delft een groep 'rationalisten' (Weeber, Meuwissen) gaan pleiten voor een nieuwe onderzoekende ontwerpbenadering, waarin de stadsvorm en architectuur zorgvuldig ontleed werden, om de resultaten hiervan vervolgens in te zetten in het ontwerp. Onderzoeken (plananalyses) naar stedelijke projecten van Oud, Stam, Van den Broek en Van Tijen volgden. Deze Delftse initiatieven karakterden in hun 'kritiese' en minutieuze karakter veel voor het ontstaan van een onafhankelijke architectuurgeschiedenis.

Waar de Delftse onderzoeken vooral bestonden uit het ontrafelen van de historische samenhang tussen vorm, inhoud en context, had zich in Italië een stadsonderzoek ontwikkeld dat de historisch gelaagde structuur van de stad inzette als fundament voor een nieuwe ontwerpbeurt. Invloedrijk was het boek *L'architettura della città* van Aldo Rossi. Hoewel dit boek al in 1966 was verschenen, drongen zijn ideeën hier pas eind jaren zeventig – na de publicatie van de Spaanse, Franse, Duitse, Portugese en later ook Engelse vertaling (1982) en de toepassing van Rossi's gedachtegoed in enkele ontwerpen en onderzoeken – echt door. Rossi beschouwde de stad als een verzameling van architectonische objecten,

artefacten, die hun betekenis ontleenen aan onder andere het collectieve geheugen van de stadsbewoners. Door middel van typologisch onderzoek naar artefacten – meer dan naar het weefsel van de stad – kon dit collectieve geheugen in kaart worden gebracht. Een goed ontwerp gebruikte deze kennis als basis om werkelijk iets toe te voegen aan de stad.

1981

'De stad als object van historisch onderzoek', *Plan*, 9 (1981), pp. 26–30

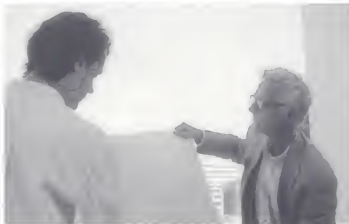
Lid European Association of Urban History Teachers

Voorzitter Nederlandse Vereniging voor de Geschiedenis van de Ruimtelijke Planning

1984–1986

Review-editor *Planning Perspectives*.
An international journal of history, planning and the environment, in London uitgegeven door A. Sutcliffe en G. Cherry

Daarmee plaatste Rossi de stadsgeschiedenis als culturele wetenschap in een cruciale positie. Vele onderzoekers en architecten (Aymonino, Muratori, Secchi, Chastell, Fortier) raakten geïnspireerd en startten grootschalige stadsmorfologische en typologische onderzoeken. Taverne introduceerde deze onderzoeken in Nederland en organiseerde uitwisselingen met de betrokken universiteiten, zoals van Venetië en Parijs. Hij moedigde historici aan om een directere relatie met het ontwerpveld aan te gaan. Zijn eigen studenten spoorde hij aan om door middel van lezingen, tentoonstellingen en debatten deel te nemen aan actuele thema's in de architectuur en stedenbouw. In de specialisatie werden practica aangeboden die de student vertrouwd moesten maken met het ontwerp-proces, zodat deze volwaardig gesprekspartner kon zijn van een architect of gemeentelijke dienst.⁹ Daarmee trok hij de architectuurgeschiedenis los uit de puur museale en wetenschappelijke wereld, in



Met Wouter Vanstiphout tijdens Berlijn excursie, jaren negentig

de richting van het werkveld. Uiteindelijk werd met het Rotterdamse project AIR in 1982 een eerste grote poging gedaan om geschiedenis, kritiek en ontwerp met elkaar te verenigen. Bij deze gelegenheid schreef Taverne een hoopvol artikel, waarin hij aan de hand van een studie naar het Hofplein-ontwerp van Oud aangaf hoe historici zouden kunnen bijdragen aan de 'historisering van de actuele problemen van het ontwerp'.¹⁰ Het AIR-project met de Kop van Zuid als studiegebied, werd mede door deelname van postmoderne architecten als Ungers en Kleihues en door het verschijnen van de op de stadsonderzoeken van Foucault en Fortier geïnspireerde studie van Van Dansik, Nijenhuis en De Graaf een groot succes en betekende een impuls voor het denken over architectuur en stad in Nederland.

Buiten deze studie kwamen hier geen grootschalige onderzoeken naar de stads-geschiedenis tot stand zoals in Frankrijk en Italië. Taverne weet dit grotendeels aan het onvermogen van de historicus om aanknopingspunten te vinden in de vragen die gesteld werden vanuit de ontwerpende hoek om daar vervolgens een sterk eigen programma uit af te leiden. Deze situatie was niet verwonderlijk; aan de andere kunsthistorische instituten was dit vraagstuk nauwelijks aan de orde. De historicus

was inmiddels dan wel beter in staat om 'een verstandige gesprekspartner te zijn van een (restauratie-)architect en het bureau Gemeentewerken'¹¹ en droeg veelvuldig bij aan publicaties en discussies, maar leek qua interesse steeds achter de architect aan te lopen: 'in de tachtiger jaren heeft, overal in Europa en zelfs een beetje in Nederland, de architectuur zich vernieuwd door een contract af te sluiten met de stad als historische ruimte [...]. Architecten exploiteerden de stad als context. Intussen zijn ook de historici daar aangekomen. Maar nu zijn de architecten alweer verdwenen. Alsof ze zijn uitgekeken; vervuild geraakt of depressief geworden. De architectuur droomt alang niet meer van de reconstructie van de Europese stad.'¹²

Echter, ook vanuit de ontwerpende hoek, die zich in de jaren zeventig nog zo intensief met geschiedenis en kritiek had beziggehouden, kwamen in Nederland volgens Taverne weinig aanzetten. De Delftse architecten hadden zich niet willen wagen aan operationele geschiedschrijving, waardoor ontwerp en historie hier grotendeels gescheiden paden bleven. Zo schreef hij in de inleiding op de monografie over Carel Weeber, de organisator van AIR 1982: 'De democratisering van Bouwkunde, welke over een periode van tien jaren heeft plaatsgevonden (1967-1977), heeft uit een



Carel Weeber, architect, 1990



The colour of the city, 1992

oogpunt van vernieuwing van de architectuur weinig of niets opgeleverd. Vergeleken met de verregaande heroriëntaties, de speurtocht naar de context van de architectuur in de zin van traditie, geschiedenis en stad, zoals die gelijktijdig in bijvoorbeeld Parijs, Milaan of Venetië plaatsvond, heeft er zich in Delft weliswaar een mentaliteitsverandering voorgedaan, maar die betrof in eerste instantie de sociale verhouding tussen staf en studenten, tussen architect en samenleving, en heeft niet geresulteerd in een verdieping van het culturele gehalte van het bouwen: de architectuur. Daarmee heeft het Nederlandse bouwen niet alleen grote schade opgelopen, maar is zij uit oogpunt van professionaliteit en wetenschappelijke inhoud internationaal gezien achterop geraakt.¹³

1984

'Oproep voor een revisie van de beoefening van de kunstgeschiedenis in Nederland', *Akt*, 4 (1984), pp. 4–14

Rotterdam-Maaskantprijs 1984

1986

'Vragen aan een priite discipline. De geschiedenis van de ruimtelijke planning in Nederland', *Archis*, 6 (1986), pp. 40–44

1987–2005

Voorzitter van de Sikkens Foundation

1988–1991

Adviescommissie van *The Netherlands Journal of Housing and Environmental Research*

1988

'Haalt de architectuurgeschiedenis 1988?', in: R. Brouwerse e. a., *Architectuurhistorisch Onderzoek, Verslag van een symposium*, Amsterdam 1988, pp. 86–92.

Tijdens het symposium over architectuurhistorisch onderzoek in 1986 werd de relatie tussen ontwerp en onderzoek nog eens uitgebreid besproken. Op dat congres steide Taverne dat andere disciplines, als de algemene geschiedenis en sociale wetenschappen, nodig waren om een kader te creëren voor het onderzoek naar gebouwen. Het was immers noodzakelijk om te

weten binnen wat voor intellectueel veld en binnen wat voor condities een bouwwerk tot stand kwam, juist omdat in de contemporaine architectuur een groot aantal uiteenlopende thema's en werkwijzen samenkamen. Deze uitspraken toonden het verschil tussen de Groningse en de andere architectuurhistorische opleidingen, die het object nog altijd als uitgangspunt van het onderzoek namen.

De samenwerking met andere disciplines, waarvoor Taverne al in 1971 de eerste aanzet gaf,¹⁴ werd in de jaren tachtig verder uitgebouwd. Daarmee maakte hij ruimte voor actuele thema's, zoals de stadsuitbreidingen, ruimtelijke ordening en de regioproblematiek. Tevens introduceerde hij het sociaal-geografisch onderzoek, dat vooral in Engeland bekendheid genoot en waarin de stad kavei per kavei op haar sociale structuur werd geanalyseerd. Enkele jaren later volgden de eerste resultaten van de interdisciplinaire Groningse koers in de vorm van de eerste proefschriften die door Taverne begeleid waren.

1988

Promotie Joost Meuwissen, *Architectuur als oude wetenschap. Architectuurtheoretische aspecten van het rationalisme in de Nederlandse bouwkunst*, Amsterdam 1988

1989-1992

Lid Consultative Council van de International Working-party for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of the Modern Movement (DOCOMOMO)

1990

'Het ontwerp als een vorm van onderzoek / The design as a form of research', *Forum*, 34 (1990), pp. 33-47

Carel Weeber, *architect*, Rotterdam 1990, 136 pp.

1991

Promotie Charles van den Heuvel, *Papiere bolwercken. De introductie van de Italiaanse stede- en vestingbouw in de Nederlanden (1540-1609) en het gebruik van tekeningen*, Groningen 1991

1992

Met C. Wagenaar (red. en bijdragen), *The colour of the city*, Laren 1992, 190 pp. Duitse editie 1992

1993

Promotie Cor Wagenaar, *Welvaartsstad in wording. De wederopbouw van Rotterdam 1940-1952*, Rotterdam 1992

Promotie Koos Bosma, *Ruimte voor een nieuwe tijd. Vormgeving van de Nederlandse regio 1900-1945*, Rotterdam 1993

De hoogtijdagen van de postmoderne architectuur waren eind jaren tachtig voorbij, en daarmee ook de overweldigende aandacht voor de historie van de Europese stad. Ze hadden te weinig resultaat gebracht, want, zo concludeerde Taverne in 1990, 'het gaat slecht met de stedelijke planning'. De vele ontwerpende onderzoeken uit de jaren zeventig en begin jaren tachtig hadden weliswaar tot nieuwe inzichten geleid, maar van een *pensée urbaine* was nog altijd geen sprake. De wereld van het ontwerp enerzijds en de planning en het denken anderzijds bleef gescheiden. Taverne deed een appel tot het ontwikkelen van een intellectuele positie van de ontwerper, die door de inzet van één beeld in staat moest zijn het debat open te gooien.



Stedebouw, 1994

1993

'De architectuur van de stad. Thema's uit recent architectuuronderzoek', In: *Leidschrift*, 2 (1993), pp. 21-44

1993-1994

Hoofd/eindredactie cursusboek van Open Universiteit: *Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*, 1993 (versch. 1994) (in samenwerking met Irmin Visser)

1994

'Architectuurgeschiedenis in de aanbieding', *Akt*, 2 (1994), p. 2

Lid Vaste Adviescommissie Wetenschap van het Prins Bernhard Cultuurfonds

Maar enkele jaren later stelde hij teleurgesteld de vraag: 'houden we eigenlijk wel van de stad?' Tegenover de zich continu vernieuwende, van de bestaande stad afkerende modellen van stedenbouwkundigen, stelde hij de desinteresse van historici voor welke stadstheorie dan ook. Deze koesterden de stad wel als openluchtmuseum, maar reageerden nauwelijks op bijvoorbeeld de archipeltheorie van Kool-



Het Shell-gebouw van J. J. P. Oud, 1995

haas over de heterogene stad: 'Een uitdagende theorie die heel wat wetenschappelijke modellenbouwers toch zou moeten prikkelen, ware het niet dat ook zij vreemd zijn van de ruimtelijke en vooral architecturale dimensie van de stad.'¹⁵ Koolhaas stelde nog tijdens de golf van morfologische onderzoeken het gebrek aan aandacht voor het programma van de stad aan de orde. In zijn *Delirious New York* (1978) presenteerde hij Manhattan als een geheel van beelden, verhalen, gebeurtenissen en dromen. Aspecten die wat Koolhaas betreft bepalender zijn voor de stad en metropool dan de artefacten die Rossi ten tonele bracht. Bovendien was Koolhaas' visie op de stad als een reeks gebeurtenissen en fragmenten ook van toepassing op de chaotische, oncontroleerbare metropolen, het terrein dat in de jaren negentig door stedenbouwkundigen werd ontdekt. Het leidde tot een nieuwe vorm van onderzoek, waarin de architectuurhistorie een minder eenduidige rol speelde en waarin de stedenbouwer niet veel meer kon doen dan zijn pretenties opgeven. Taverne verwoordde Koolhaas' focus op beleving en programma als volgt: 'Tegenover de schop van de archeoloog zet hij de vliegtickets van de moderne stedenbouwer. Om in dat

vliegtuig te springen heb je louter een reis-schema nodig en is kennis van de geschiedenis niet noodzakelijk.¹⁶ Dat betekende echter niet dat de rol van de stadsgeschiedenis als verdieping van de ontwerpproblematiek was uitgespeeld: 'Als Koolhaas stelt dat voor architecten en stedenbouwers de moderne fysica en nieuwe mathematica van belang zijn omdat die, als technische wetenschappen, beschikken over theorieën en onderzoeksmethoden die ook kunnen worden toegepast op de analyse van stedelijke processen, dan zou ik daar de betekenis van de moderne stadsgeschiedenis tegenover willen stellen.' In het artikel 'Stedebouw en geschiedenis; een onmogelijke combinatie?' zette Taverne aan de hand van Carlo Olmo's theorie over 'ambigüiteit' en de 'verdwenen stad' uiteen hoe ook de architectuurgeschiedenis loskomt van de eenduidige 'officiële' historische lijn en aandacht krijgt voor de informele en heterogene stad. Daarmee kan ook zij de problemen van de chaotische metropool opklaren. Maar, zo vraagt Taverne met Olmo aan het einde van het artikel: 'Is het mogelijk om ambigüiteit te plannen? Is het mogelijk om verbanden aan te brengen tussen stenen zonder tegelijk daarmee ook allerlei interpretaties in te metselen; zonder schade toe te brengen aan de veelheid van interpretaties waar de moderne geschiedschrijving nu juist zo op kickt???'¹⁷

1995

Pierre Bayle-prijs voor architectuurkritiek 1992

Promotie Herman van Bergeijk,
Willem Marinus Dudok: architect – stedenbouwkundige 1884–1974,
Naarden 1995

'Stedebouw en geschiedenis:
een onmogelijke combinatie?',
de Architect, 2 (1995), pp. 22–29

Lid dagelijks bestuur Landelijke
Onderzoekschool Kunstgeschiedenis

Taverne liet zowel het antwoord als de studie van Japanse metropolen over aan de architecten en stedenbouwkundigen zelf. Wel bood hij in zijn onderwijs veel ruimte aan nieuwe ontwikkelingen – globalisering, digitalisering, entertainment – die het idee van de stad, zoals dat in Europa lange tijd had vastgestaan, op losse schroeven zetten en daarmee de begrippenkaders van de stedenbouw oprekten. Daarvoor baseerde hij zich op onderzoeken die het terrein van de gemiddelde architectuurhistoricus overstegen, zoals de planologie, de sociologie, economie en de geografie. Die vakgebieden boden opnieuw aanknopingspunten om de stadsgeschiedenis te actualiseren.

1995

Met D. Broekhuizen, *Het Shell-gebouw van J. J. P. Oud; ontwerp en design / J. J. P. Oud's Shell building; design and reception*, Rotterdam 1995, 168 pp.

1997

Promotie Marijke Martin, *Tussen traditie en vernieuwing. Ruimtelijke transformaties van Maastricht 1650–1905*, Groningen 1997 / Zwolle 2000

1997–2000

Redacteur N. W. O.-Prioriteitsprogramma
De Nederlandse cultuur in Europese context, IJkpunt 1950 (in samenwerking met prof. dr. mr. C. J. M. Schuyt)

1998

Interview door Arjen Oosterman, Linda Vlassenrood, 'De positie van geschiedenis en kritiek in de Nederlandse architectuur', *Archis*, 10 (1998), pp. 23–31

1999

Promotie Erik Kleyn, *Boven rusteloos land. Remote-sensing ten behoeve van morfologische analyses van het stadslandschap 1915–1980*, Groningen 1999

Promotie Bernard Colenbrander,
De verstrooide stad, Rotterdam 1999



1950. *Welvaart in zwart-wit*, 2000



J. J. P. Oud. *Poëtisch functionalist*, 2001

1999

Benoeming tot lid van de Koninklijke Nederlandse Academie van Wetenschappen

2000

Promotie Gerrie Andela, *Kneedbaar landschap, kneedbaar volk. De heroïsche jaren van de ruilverkavelingen in Nederland*, Bussum 2000

Promotie Doif Broekhuizen, *De Stijl toen. J. J. P. Oud nu*, Rotterdam 2000

Zo kon het dat hij in dezelfde periode schreef over het consumentisme in de Disneyparken, luchthavens als nieuwe steden en Nederland als netwerkenland, en ondertussen nog even het beeld van de moderne architect J. J. P. Oud bijstelde. Zijn brede benadering kreeg verder vorm toen hij halverwege de jaren negentig aan grote onderzoeksprojecten deelnam die de stad beschouwden vanuit het domein van de techniek (TIN) en de naoorlogse geschiedenis van Nederland (1950. *Welvaart in zwart-wit*). Hierin wist hij zijn architectuurhistorische blik te combineren

met een prikkelende, bijna literaire cultuurschets. In een interview over zijn recente studie naar de socialistische stad Hoyerswerda middels de roman *Franziska Linkerhand*, verklaarde hij zijn brede aanpak als volgt: 'De ervaring van de moderniteit heeft vele gezichten en als historicus moet je die gewoon kennen.'¹⁸

2000

Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw

2000–2003

Voorzitter Knop-Bolhuis Stichting te Groningen

2000

Met K. Schuyt, 1950. *Welvaart in zwart-wit*, Den Haag 2000, 580 pp. Engelse editie 2004

2001

Met C. Wagenaar en M. de Vletter,
J. J. P. Oud, *Poëtisch functionalist,
1890–1963, Compleet werk*, Rotterdam,
2001, 575 pp. Engelse editie 2001

Promotie Elwin Koster, *Stadsmorfologie.
Een proeve van vormgericht onderzoek ten
behoefte van stedenbouwhistorisch onder-
zoek*, Groningen 2001

2002

George Sarton Medallie voor het
academisch jaar 2002/2003

Het is dan ook niet verwonderlijk dat Taverne zich tegen iedere academische specialisatie keerde en typische 'non-academics' als Mumford en Jackson preees om hun vermogen totaal verschillende onderwerpen aan te pakken. In 1998 stelde hij in een interview over de stand van de architectuurgeschiedenis dat de Nederlandse academisering funest is voor het ontstaan van een bloeiende architectuurkritiek: 'Er zijn nu wel architectuurhistorici in Nederland, maar de architectuurgeschiedenis als culturele factor bestaat hier niet. In vergelijking met 1986 is het onderzoek kwalitatief beter geworden, maar de verenging en academisering is alleen maar toegenomen.'¹⁹ Weer bekritiseerde hij de positie van de architectuurgeschiedenis binnen de kunstwetenschappen; in die zin leek er weinig veranderd te zijn ten opzichte van het begin van zijn loopbaan. Echter, het belangrijkste verschil was dat de architectuur ondertussen – zo schetste ook Taverne – wél op maatschappelijke belangstelling kon rekenen. Studenten en promovendi bekieedden functies in het Nederlands Architectuurinstituut, de monumentenzorg, musea, tijdschriftredacties of hadden een bloeiende eigen onderzoekspraktijk. Bovendien werden Tavernes oudstudenten vaker betrokken bij stedenbouwkundige of beleidsmatige vraagstukken. Deze belangstelling had ook zijn keerzijde: de architectuur was zo goed vertegenwoordigd in nota's, instituties en tijdschriften dat

de architectuurgeschiedenis als legitimatie overbodig was geworden. Dus: 'Het is niet zo dat er op dit moment geen professionele mensen zijn, maar het bewustzijn dat architectuur een maatschappelijke, culturele en historische dimensie heeft en dat die ook helemaal uitgesproken moet worden en dat daarover moet worden gediscussieerd, ontbreekt.' En: 'Het zwijgen van de architectuurhistorici is omgekeerd evenredig aan de bereidwilligheid van politici om te praten over architectuur en dat vind ik een hele zorgwekkende situatie.'²⁰ In hetzelfde interview spreekt hij zijn hoop uit: 'De architectuurkritiek in Nederland zou zich intellectueel gezien weer een positie kunnen verwerven als ze in staat is om, met gezag, kennis en creativiteit, in te breken in de serie "autonome disciplines" die tezamen in Nederland stedenbouw heet, en argumenten, inzichten en beelden kan leveren waardoor vervoerskundigen, volkshuisvestingsspecialisten, ecologen, economen en "leefomgevingbeleidsmakers" met elkaar zouden kunnen discussiëren.'²¹

Dat is dan ook de inzet van het NWO-onderzoek 'Urbanisatie en stadscultuur', waarvan Taverne na zijn emeritaat voorzitter werd. In dit programma is aandacht voor economie, sociologie, stedenbouw, kunst en beleving. In zekere zin vormt dit onderzoek dan ook de kroon op Tavernes carrière: hierin kan hij als kersverse non-academic stedenbouwgeschiedenis bedrijven zonder de ballast van een 'elitaire' opleiding.

2003

Promotie Michelle Provoost,
Hugh Maaskant, *Architect van de
vooruitgang*, Rotterdam 2003

2004

Harm Tiiman, 'De ervaring van de moderniteit heeft veel gezichten en als historicus moet je die gewoon kennen', *de Architect*, 4 (2004), pp. 46–50



Berlijn excursie, 2002

2004 – heden

Voorzitter NWO-project 'Urbanisatie en stadscultuur'

2005

Special Award 2e Internationale
Architectuur Biënnale Rotterdam

2005

Promotie Wouter Vanstiphout,
*Maak een stad. Rotterdam en de
architectuur van J. H. van den Broek*,
Rotterdam 2005

2005

Promotie Rixt Hoekstra, *Building
versus Bildung. Manfredo Tafuri and the
construction of a historical discipline*,
Groningen 2005

heden

Momenteel begeleidt Taverne nog enkele
proefschriften, o. a. van
Jan-Hein Furnée en Henk Engel

Mieke Dings

- 1 'De nadagen van het nieuwe bouwen. Een discussie die 20 jaar te laat komt', *Wonen-TA/BK*, 4 (1975), pp. 5-14, p. 6.
- 2 Ibidem.
- 3 U. Barbieri, C. Boekraad, 'Berichten van het architectuurhistorische front', in: U. Barbieri, C. Boekraad, *Kritiek en ontwerp. Proeven van architectuurkritiek*, Nijmegen 1982, p. 207.
- 4 'Architectuurhistorie lijdt onder eilaire opleiding', *Wonen-TA/BK*, 15 (1977), p. 18.
- 5 In het juryrapport wordt vooral de waardering uitgesproken voor 'de samenhang van het onderwijsbeleid, voor de afstemming op de actuele eisen en behoeften van gemeenschappelijk belang en voor de doeltreffende en verstaanbare wijze waarop wetenschap en kennis wordt overgedragen in tal van publicaties, media en functies', Stichting Rotterdam Maaskant, *Juryrapport Rotterdam Maaskantprijs*, Rotterdam 1984, p. 26.
- 6 Zie reacties op proefschrift in *Wonen-TA/BK*, 18 (1979), pp. 24-30.
- 7 'Oproep voor een revisie van de beoefening van de kunstgeschiedenis in Nederland', *Akt*, 4 (1984), pp. 4-14, p. 12.
- 8 Met Cor Wegenaar, 'Tussen elite en massa. 010 en de opkomst van de architectuur-industrie', in: H. Oldewarris, P. de Winter (red.), *20 jaar 010. 1983-2003*, Rotterdam 2003, pp. 29-68, p. 49.
- 9 Zie: Stichting Rotterdam Maaskant, *Juryrapport*, p. 16.
- 10 'Stad als object voor historisch onderzoek', *Plen*, 9 (1981), pp. 26-29.
- 11 *Onderwijsprogramma Architectuur-geschiedenis 1984*.
- 12 'Architectuurgeschiedenis in de aanbidding', *Akt*, 2 (1994), p. 2.
- 13 Carel Weeber, *architect*, Rotterdam 1990, p. 13. Zie ook de inleiding van Wouter Venstiphout op diens proefschrift *Maak een stad!*, Rotterdam 2005.
- 14 Hierover had hij al in 1971 discussie met zijn promotor C. Peeters, die niet voor interdisciplinariteit pleitte, maar eerder voor een focus op de meer 'aïdedsage' bouwkunst. In: Cees Boekraad, 'Einde van een mythe. Proefschrift uit Groningen onderzoekt zeventiende-eeuwse stedsuitieg', in: Barbieri en Boekraad, *Kritiek en ontwerp*, p. 212.
- 15 'De architectuur van de stad. Thema's uit recent architectuuronderzoek', *Leidschrift*, 2 (1993), pp. 21-44, p. 22.
- 16 Arjen Oosterman, Linda Viessenrood, 'De positie van geschiedenis en kritiek in de Nederlandse architectuur', *Archis*, 10 (1998), pp. 22-31, p. 27.
- 17 'Stedebouw en geschiedenis: een onmogelijke combinatie?', *de Architect*, 2 (1995), pp. 22-29, p. 29.
- 18 Harm Tilman, 'De ervaring van de moderniteit heeft veel gezichten en als historicus moet je die gewoon kennen', *de Architect*, 4 (2004), pp. 46-50, p. 46.

In 't iend van belofte: in de nieuwe stadt.

*Ideaal en werkelijkheid van de
stadsuitleg in de Republiek 1580-1680.*
(dissertatie Rijksuniversiteit Groningen),
Maarssen 1978, 582 pp.

Carel Weeber, architect, Rotterdam
(Uitgeverij 010) 1990, 136 pp.

Met C. Wagenaar (red. en bijdragen),
The colour of the city, Laren
(V + K Publishing) 1992, 190 pp.
– Duitse vertaling 1992

Met D. Broekhuizen, *Het Shell-gebouw van
J. J. P. Oud; ontwerp en receptie /
J. J. P. Oud's Shell building; design and
reception*, Rotterdam (Nai Uitgevers) 1995,
168 pp.

Met K. Schuyt, 1950: *Wolveert in zwart-wit*,
's-Gravenhage (Sdu uitgevers) 2000, 580 pp.
– Engelse vertaling 2004

Met C. Wagenaar en M. de Vletter, **J. J. P. Oud**,
Poëtisch functionalist, 1890-1963,
Compleet werk, Rotterdam (Nai Uitgevers),
2001, 575 pp.
– Engelse vertaling 2001

Bibliografie

Artikelen

1933

Over de geschiedenis van het affiche.
Poolse Affichekunst, Nijmegen 1963,
pp. 1-12

1964

Pictura. Enkele allegorieën op de Schilderkunst, Het Schildersatelier in de Nederlanden 1500-1800, Nijmegen 1964,
pp. 31-46.

1966

Salomon de Brey of Symon Boasboom? Naar eenleiding van het Burger Kinderen Weeshuis te Nijmegen, Feestbundel
F. van der Meer, Amsterdam / Brussel 1966,
pp. 160-176

1967

Hieronimus Bosch (tentoonstellingscatalogus),
's Hertogenbosch 1967, nrs. 48-64
tekeningen; 90-104 gravures

Hieronymus Bosch. Naar eenleiding van de expositie in 's Hertogenbosch,
Simiolus, 2 (1967-68), pp. 71-78

1968

De Braaspenningsmeeltijd, *Openbaar Kunstbezit*, 12 (1968)

De Hollandsche Augustijn. Een portret van Augustinus Alstenus Bioemert 1585-1659,
Numaga, 15 (1968), pp. 81-93

Sint Liduine te Haarlem. Beknopt overzicht van de geschiedenis van onze parochiekerk 1918-1968, Haarlem 1968

1969

Portret van Erasmus van Rotterdam door Albrecht Dürer, *Openbaar Kunstbezit*, 13 (1969)

Fresco's uit Florence, *Vrij Nederland*, 8 februari 1969

Johannes Jelgerhuis (1770-1836) als schilder en tekenaar, *Antiek*, 4 (1969), 65-72

Hemsterhuis als verzamelaar, tekenaar en archeoloog (Werkgroep XVIIIe eeuw), Nijmegen 1969

1970

Een Amsterdam's Lucesfeest in 1618,
Simiolus, 4 (1970), 19-28

Over het lot van negentiende-eeuwse gebouwen in Nederland, *Cultureel Maendblad Groningen*, 10 (1970), pp. 237-242

1971

Redactie herdruk, *Architectura Moderna ofte bouwinge van onsen tijt, Amstelredam 1631*, Amsterdam 1971. Introductie: **Salomon de Brey's Architectura: Biography end Manifesta**, en redactie herdruk, pp. 1-13

Stad en samenleving in de late Middeleeuwen (tekst en samenstelling tv-serie 'Herfsttij der Middeleeuwen'), *Openbaar Kunstbezit*, 15 (1971)

Jacques Bellenge, ca. 1575 - ca. 1638, Drie vrouwen bij de Engel in het Gref, *Openbaar Kunstbezit*, 12 (1971)

Arbeiders al eeuwen in het verdomhoekje van de stedenbouw, *Vrij Nederland*, 30 oktober 1971, p. 23

1972

Van Pont-Neuf tot Champs-Élysées, het straatbeeld van Parijs, 1600-1914 en Van Covent Garden tot Gerden City, straatbeelden in London 1600-1914 in: *De Straat - Vorm van samenleven* (tentoonstellingscatalogus), Eindhoven 1972, pp. 96-109 - Duitse vertaling in 1972

Hendrick ter Brugge, 1588-1629, De eenblding van de koningen, *Openbaar Kunstbezit*, 40 (1972)

Salomon de Bray's ontwerp voor de drinkhoorn van het Loffelijk Gilde van St. Hubert te Haarlem, *Nederlands Kunsthistorisch Jaarboek*, deel 23, Bussum 1972, pp. 261-272

1973

De Harmonie door erosie gesloopt, *Vrij Nederland*, 17 februari 1973, 13

Het Stationsplein te Haarlem in historisch-plenologisch perspectief, *Gemeentewerken*, juni 1973, pp. 99-104

Architectuur en landschap in de 19de eeuw. De Engelse tuin - oftewel de kronkelende paden op, *Wonen-TA/BK*, 10 (1973), pp. 24-28

Architectuur en landschap in de 19de eeuw:
**Urban picturesque – oftewel het landschap-
 pelijke in de stedenbouw.** *Wonen-TA/BK*, 11
 (1973), pp. 24–28

Architectuur en landschap in de 19de eeuw:
**Amerikaanse stadsparken – oftewel het
 begin van de moderne landschapsplanning.**
Wonen-TA/BK, 12 (1973), pp. 25–28

**De St. Bonifatiuskerk te Leeuwarden, De kerk
 van de HH. Bonifacius en Gezellen te Leeuwar-
 den,** Leeuwarden 1973, pp. 8–18

**Architectuur in Suriname als openlucht-
 museum (boekbespreking),** *Wonen-TA/BK*, 23
 (1973), pp. 30–32

1974

**Symbool en werkelijkheid in 19de- en
 20ste-eeuwse architectuur,** *Wonen-TA/BK*, 9
 (1974), pp. 5–14

**H. P. R. Rosenberg, De 19de-eeuwse kerke-
 lijke bouwkunst in Nederland, 's Graven-
 hage 1973 (boekbespreking),** *Simiolus*, 7
 (1974), pp. 60–62

1975

**De nadagen van het Nieuwe Bouwen;
 een discussie die 20 jaar te laat komt**
 (boekbespreking J. B. Cook en H. Klotz,
Conversations with Architects, New York
 1973), *Wonen-TA/BK*, 4 (1975), pp. 5–14

Het landschap als speelruimte voor de stad.
Wonen-TA/BK, 8 (1975), pp. 5–20

**Verbreiding studiegebied Renaissancearchi-
 tectuur (boekbespreking S. von Moos, *Turm
 und Bollwerk*, Zürich 1974),** *Wonen-TA/BK*, 19
 (1975), pp. 29–31

Er staat nog een sjoel in de Folkingerstraat,
Wonen-TA/BK, 22 (1975), pp. 21–28

**Americane, te enge kaders en de schrale
 gevolgen,** *Wonen-TA/BK*, 24 (1975), pp. 12–14

1976

**Met D. Boesson, Duitse avant-garde opnieuw
 in druk (boekbespreking W. Müller-Wulckow,
Architektur der zwanziger Jahre in Deutschland,
 Langewiesche 1975),** *Wonen-TA/BK*, 3 (1976),
 pp. 30–31

**Engelse architectuurgeschiedenis in vogel-
 vlucht,** *Wonen-TA/BK*, 9 (1976), pp. 26–27

Chaos en orde in een Hollandse stad.

**De wording van Leiden geanalyseerd (boek-
 bespreking H. van Oerle, *Leiden binnen en
 buiten de stedsvesten*, Leiden 1975),**
Wonen-TA/BK, 17 (1976), pp. 15–29

1977

58 Miljoen Nederlanders en de mooie natuur
 (deel in reeks), Amsterdam 1977

**Stadspark en buitenplaats: twee eeuwen
 landschapscultuur in Haarlem.**

**Doodgewaande gebieden kunnen weer
 geïntegreerd worden in het plenologisch
 denken,** *Vrij Nederland*, 9 juli 1977

**Architectuurhistorie lijdt onder elitaire
 opleiding. De positie van de architectuur-
 historicus in de huidige architectuurkritiek',**
Wonen-TA/BK, 15 (1977), pp. 14–18

1978

**The Anti-movement: op weg naar een nieuwe
 architectuur. Een Britse discussie,**
Wonen-TA/BK 18 (1978) pp. 10–17

1979

**De historische rol van de architectuur (boek-
 bespreking M. Tafuri, *Ontwerp en utopie*,
 Nijmegen 1978),** *Vrij Nederland*, 3 maart 1979,
 p. 23

**Ontwerp en Utopie (boekbespreking M. Tafuri,
Ontwerp en utopie, Nijmegen 1978),**
Akt, 2 (1979), pp. 23–29

**Rationalisme – wisselend ideeënbreed in de
 helderheid in architectuur. Brits debat met
 het Nieuwe Bouwen als inzet in boekvorm**
 (boekbespreking D. Sharp, *The Rationalists,
 Theory and Design in the Modern Movement*,
 Londen 1978), *Wonen-TA/BK*, 12 (1979),
 pp. 7–11

**In 't land van belofte: in de nieuwe stad. ideeën
 en werkelijkheid van de stadsuitleg in de
 Republiek 1580–1680 (samenvatting disserta-
 tie),** *Wonen-TA/BK*, 18 (1979), pp. 19–24

**Wells Coates verbleekt – juiste uitkomst van
 slechte monografie (boekbespreking Canta-
 cuzino Sherban, *Wells Coates: a monograph*,
 Londen 1978),** *Wonen-TA/BK*, 20/21 (1979),
 pp. 48–50

Ein Plan zur Stadterweiterung von Kieve aus dem Jahre 1664 en Henrick Ruse und die 'Verstärkte Festung' von Kaikar, in: *Sowelt der Erdkreis reicht. Johann Moritz von Nassau-Siegen 1604-1679* (tentoonstellingscatalogus), Kieve 1979, pp. 143-158

1980

Kleinachaligheid en neo-romantiek als bedreiging van dorpen, *Wonen-TA/BK*, 3 (1980), pp. 6-8

1981

De zuivering van de stadsgrachten (boekbespreking T. Levie, H. Zandkuyf, *Wonen in Amsterdam in de 17de / 18de eeuw*, *NRC Handelsblad Cultureel Supplement*, 16 januari 1981, p. 7

H. R. Hitchcock: Netherlandish scrolled Gables of the 16th and early 17th centuries, *New York 1978* (boekbespreking), *Architectura*, 1 (1981), pp. 192-194

Architectuurdebat in de CIAM, *Akt*, 2 (1981), pp. 47-56

De stad als object van historisch onderzoek, *Plan*, 9 (1981), pp. 26-30

Ouda ontwerp voor het hofplein, *Plan*, 9 (1981), pp. 30-34

Een architectuur van verzoening (boekbespreking Christian Norberg-Schulz, *Genius Loci, Towards a Phenomenology of Architecture*, London 1980), *Futura*, 5 (1981), pp. 14-18

Een theorie van de plek, *NRC Handelsblad Cultureel Supplement*, 17 april 1981, p. 7

Christian Norberg-Schulz, Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture (boekbespreking), *Journal of Garden History*, 4 (1981), pp. 414-416

Verantwoording aanpak van een inventarisatie van een groep bijzondere monumenten van de jongere bouwkunst, *Futura*, 11 (1981), pp. 24-27

De woningwet en de architectuur (1902-1940), *Groniek*, 75 (1981), pp. 22-32

Architectuur in twee dimensies. Studie over de vormprincipes van het classicisme, *NRC Handelsblad Cultureel Supplement*, 5 juni 1981

Een utopische nederzetting in de Cotswolds.

Het 'Guild of Handicraft' van C. R. Ashbee (boekbespreking F. McCarthy, *The Simple Life; C. R. Ashbee in the Cotswolds*, Londen 1981), *NRC Handelsblad Cultureel Supplement*, 7 augustus 1981

1982

Simon Stevin: theoreticus van het moderne krijgsbedrijf, *Vesting. Vier eeuwen vestingbouw in Nederland* (tentoonstellingscatalogus), Zutphen 1982, pp. 24-29

Het architectuurdebat in de CIAM, *Futura*, 11 (1982), pp. 12-18

Recepten voor de stedenbouw. Tien jaar architectuurkritiek in Nederland (boekbespreking S. U. Barbieri, C. Boekraad, *Kritiek en Ontwerp. Proeven van architectuurkritiek*, Nijmegen 1982), *NRC Handelsblad Cultureel Supplement*, 5 november 1982, p. 6

Tien jaar architectuurkritiek in Nederland (boekbespreking S. U. Barbieri, C. Boekraad, *Kritiek en Ontwerp. Proeven van architectuurkritiek*, Nijmegen 1982), *Futura*, 12 (1982), pp. 2-7

1983

Een weg dwars door de cultuur, *Akt*, 2 (1983), pp. 40-42

Bouwen zonder make-up. Acties van Oud tot behoud van de architectuur (inaugurale rede), *Wonen-TA/BK*, 3 (1983), pp. 8-23

Architects without architecture, *Architectuur en Planning, Nederland 1940-1980*, Amsterdam 1983, pp. 24-48

De architect en de huisvrouw, J. J. P. Ouds voordracht op de Bauhaustentoonstelling van 1923 (boekbespreking S. U. Barbieri, C. Boekraad en J. Leering (ed.), Nijmegen 1983), *NRC Handelsblad Cultureel Supplement*, 13 mei 1983, p. 10

Een Schoone Stad. Proeve van een planning-historische studie met dubbele bodem, *Wonen-TA/BK*, 16 (1983), pp. 8-14

Towards the planned city (boekbespreking A. Sutcliffe, *Towards the Planned City*, Oxford / Basel 1981) en **Themes in urban history** (boekbespreking D. Fraser (ed.), *Themes in urban history*, Leicester 1982), *Nieuwsbrief van de Vereniging voor de geschiedenis van de ruimtelijke planning*, 4 (1983), pp. 16-23

1984

Herrijzend Nederland, *Plan*, 1 (1984), p. 40
Slutelen aan de paradigma's van de planologie, *Nieuwsbrief van de Vereniging voor de Geschiedenis van de Ruimtelijke planning*, 1 (1984), pp. 2-12

De erotiek van het classicisme, *Architectuur als bron van visueel vermaak* (boekbespreking A. Tzonis, L. Lefevre, D. Bodilieu, *De taal van de klassicistische architectuur*, Nijmegen 1983), *NRC Handelsblad Cultureel Supplement*, 14 april 1984

Met D. van Dansik en J. de Graaf, **Parijs, een kritische regio**, *Wonen-TA/BK*, 10/11 (1984), pp. 14-59

Woord vooraf, in: L. Lefevre, A. Tzonis, *Theorieën van het architectonies ontwerpen*, Nijmegen 1984, pp. 9-10

Stevens Koopmanstad, in: *Van Stedskern tot stedegewest. Stedebouwkundige geschiedenis van Amsterdam*, Amsterdam 1984, pp. 90-100

De ongeschreven geschiedenis van het bouwen, in: A. Hendriks, *De veranderende bouwopgave*, Weesp 1984, pp. 136-141

Oproep voor een revisie van de beoefening van de kunstgeschiedenis in Nederland, *Akt*, 4 (1984), pp. 4-14

Het getekende kaartbeeld als teken van stedelijke propaganda, in: *Sted in kaart. Voordrachten gehouden op het congres 'De historische stedsplattegrond - spiegel van wens en werkelijkheid. Groningen 18-19 november 1983*, Alphen a.d. Rijn 1984, pp. 123-135

1985

Content and Containers: new Approaches to Architectural, Urban and Planning History in the Netherlands, *Planning History Bulletin*, 1 (1985), pp. 49-59

Tusaen meterkast en geiser; bouwen in de jaren van de schaarste-economie 1945-1955, *Bouw*, 20 (1985), pp. 78-84

Architecturae Domesticae Stevinii Synopsis, *Leids Kunsthistorisch Jaarboek (Bouwen in Nederland: vijftiengestig opstellen over Nederlandse architectuur opgedragen aan Prof. ir. J. J. Terwen)*, 3 (1984) pp. 441-458
Torino Citt' Policroma, in: *Tegliasecchi en Zenetta, Schéma des couleurs pour Turin 1800-1985*, Sassenheim 1985, pp. 5-18

1986

Het getekende kaartbeeld als teken van stedelijke propaganda. Invloed van de landmeetkundige en kartografische praktijken in Italië; stadsplattegronden uit het begin van de zeventiende eeuw, *Stad en Land in de Renaissance. Acta Colloquium Utrecht 1984*, Utrecht 1986, pp. 73-93

A Place fit for Speech and Action: Kenneth Frampton's programmatische eisen aan een nieuwe architectuur(geschiedenis), *Beeld. Tijdschrift voor kunst, kunsttheorie en kunstgeschiedenis*, 1 (1986), pp. 33-51

Vragen aan een priile discipline. De geschiedenis van de ruimtelijke planning in Nederland, *Archis*, 8 (1986), pp. 40-44

L. Rodwin, R. M. Holliater, Cities of the Mind. Images and Themes of the City in the Social Sciences (boekbespreking), *Archis*, 8 (1986), p. 55-56

De invloed van Max Eliaer op het stedenbouwkundig denken van H. P. Berlage, in: F. Kuyvenhoven en B. Treffers (red.), *Nader Beschouwd. Een serie kunsthistorische opstellen aangeboden aan Pieter Singelenberg*, Nijmegen (Kunsthistorisch Instituut) 1986, pp. 151-159

De stad als substantie van de architectuur. Het recente stadsonderzoek in Frankrijk, *Archis*, 9 (1986), pp. 14-25

Tien projecten: Nieuw elan en perspectief, in: *Paris; Architecture urbaine 1980-1986*, Amsterdam 1986, pp. 4-18

1987

- Kaart en Beeld. De rol van de kaart bij de planning van Haarlem, 1642-1671, *Spiegel Historiae*, 6 (1987), pp. 262-271
- Het museum als tv-scherm. Een gesprek over het museum van de negentiende eeuw aan de Quai d'Orsay in Parijs, *Museumjournaal*, 2 (1987), pp. 74-81
- De Lijnbaan - prototype van een na-oorlogs winkelcentrum, *De Architect*, 10 (1987), pp. 22-38
- De ruïne als teken van vooruitgang, *Archis*, 11 (1987), pp. 5-52

1988

- Een dynamisch concept van de ruimte. Architectuur in Nederland uit de jaren '60, *Revolutie - Restauratie - Continuïteit. De jaren '60. Twintig jaar na dato*, Groningen 1988, pp. 49-66
- Recensie van P. J. Margry; P. Ratsma; B. M. J. Speet, *Stadsplattegronden: Werken met kaartmateriaal bij stadshistorisch onderzoek*, Hilversum / Dordrecht, Historische Vereniging Holland 198, *Caert-Thresoor. Tijdschrift voor de geschiedenis van de kartografie in Nederland*, 1 (1988), pp. 19-20
- Haalt de architectuurgeschiedenis 1988? in: R. Brouwers, e. e., *Architectuurhistorisch Onderzoek. Verslag van een symposium*, Amsterdam 1988, pp. 86-92
- Naar aanleiding van Giorgio Grassi's ontwerp voor een eiland in het Verblindingskanaal te Groningen, *De Architect*, 5 (1988), pp. 44-47
- Zum holländischen Wohnungsgesetz vom 22. Juni 1901. Kleinwohnungsbau und Städtebau in Amsterdam 1890-1910, in: Juan Rodriguez-Lores, Gerhard Fehl (red.), *Die Kleinwohnungsfrage. Zu den Ursprüngen des sozialen Wohnungsbaus in Europa*, (deel uit reeks), Hamburg 1988, pp. 373-390
- New polder suburb. New town as works of reference. The invisible power which governs cities ..., *Dutch Heights*, 2 (1988), pp. 18-19, 21-25
- Architectuur van ontregelde gebeurtenissen in historische tuin en park van de toekomst', *Kunstschrift Openbaar Kunstbezit*, 4 (1988), pp. 112-120

- Herrijzend Nederland', in: K. Bosma (red.), *Architectuur en stedenbouw in oorlogstijd. De wederopbouw van Middelburg 1940-1948*, Rotterdam 1988, pp. 7-9
- Met K. Bosma, *Die Niederlande im Umbruch der Zeiten*, *Archis*, 10 (1988), pp. 38-51

1989

- Un poète archeologue: Gustave Flaubert. Enkele notities over het literaire verleden van de archeologie, *Tijdschrift voor Mediterrane Archeologie*, 1 (1989), pp. 22-27
- Met E. Kleyn, *Museumplein als fragiele constructie van het heden*, *De Architect*, mei (1989), pp. 32-37
- Met E. Kleyn, *A new Museumplein in Amsterdam. Square Talk, Dutch Heights*, 2 (1989), pp. 28-35
- Het stedenbouwkundig monument, *Bulletin Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, 3 (1989), pp. 17-22
- La Firenze brutta. Thema's en situaties in een regionale metropool, *Archis*, 9 (1989), pp. 28-40
- Sleutelen aan een draaiende motor. Bernardo Secchi's plan voor Siena, *Archis*, 12 (1989), pp. 15-23
- 'Als ik mijn gang kon gaan, zou ik alle bestuurders van de Italiaanse steden bij hun kraag vatten en ze overal met hun neus bovenop drukken'. Een vraaggesprek met Bernardo Secchi, *Archis*, 12 (1989), pp. 24-27
- Op zoek naar de (niet) geplande stad 1600-1945 (syllabus), Groningen 1989, 57 pp.

1990

- The Lijnbaan (Rotterdam): a Prototype of a Postwar Urban Shopping Centre in: Jeffry M. Dielendorf (red.), *Rebuilding Europe's Bombed Cities*, London 1990, pp. 145-155
- 'Mercator Sapientis'. De Amsterdamse stadsuitleg (1613) in het licht van humanistische opvattingen over stad en koopman, *De zeventiende eeuw*, 1 (1990), pp. 1-6

Het onzichtbare systeem dat de wereld regeert ... Venserpolder: een Amsterdamse nieuwbouwwijk als naslagwerk voor de stedenbouw. In: J. de Jong, V. Schmidt en R. Vos (red.), *Werk. Opstellen voor Hans Locher*, Groningen 1990, pp. 101-108

Het ontwerp als een vorm van onderzoek / The design as a form of research. *Forum*, 34 (1990), pp. 33-47

New Architecture for A Wonderful World, What A Wonderful World. Musicvideos in Architecture (tentoonstellingscatalogus), Groningen 1990, pp. 14-17

Architectuur en plaats. Enkele opmerkingen naar aanleiding van Chr. Norberg-Schulz' concept van de architecturale ruimte. *Kunstlicht*, 4 (1990), pp. 16-22

Towards an open aesthetic. Ambities in de Nederlandse architectuur 1948-1959. *Hoe modern is de Nederlandse architectuur?*, Rotterdam 1990, pp. 23-61

La progettazione come forma di ricerca. *Urbanistica*, 99 (1990), pp. 7-14

Met E. Kleyn, Het Museumplein in Amsterdam. Pleidooi voor een fragiele constructie van het heden. In: K. Bosma (red.), *Verleidelijk stedsbeeld. Ontwerpen voor stedelijke vernieuwing*, Rotterdam 1990, pp. 128-136

1991

Het ontbreken van een ontwerp. Amersfoortse stationsgebied. In: *De Architect*, 4 (1991), pp. 75-83

De incomplete stad. Voorstel voor de monumentenzorg in de jaren negentig. In: *Bulletin Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond*, 2 (1991), pp. 44-48

Recensie Hanno-Walter Kruft, Städte in Utopia. Die Idealestadt vom 15. bis zum 18. Jahrhundert zwischen Staatsidee und Wirklichkeit. München 1989. In: *Archis*, 5 (1991), pp. 52-53

Recensie Brian Ladd, Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914. Londen 1990. In: *Archis*, 7 (1991), pp. 52-53

Groninger Museum in de frontlinie. In: *Kunst-schrift*, 4 (1991), pp. 7-8

Aldo Rossi's concept van stedelijke spontaneïteit. In: *Archis*, 8 (1991), pp. 41-49

Met M. Martin, Het Bonnefantenmuseum: van binnenstedelijke kloostertuin naar perifeer industriegebied. In: *Akt*, 3/4 (1991), pp. 24-39

1992

The origins, scope and organization of the colour plan of Barcelona. In: E. Taverne en C. Wageneer (red.), *The colour of the city*, Laren 1992, pp. 92-95

The colour of the city: the experiences of Turin, Rome and Barcelona. In: *Colouring the Future. The congress papers* (Sikkens Bicentennial Congress 1992), z. pl. 1992, pp. 10-35

Met W. Vonstiphout, Die Stadt als Erinnerungsmaschine. Daniel Libeskind vernetzt ein imaginatives Groningen. In: *Orte. Kunst für öffentliche Räume*, 2 (1992), pp. 46-52

Met M. Provoost, David en Goliath. Kantoor voor het ptt-Pensioenfonds van Cor Kalfsbeek. In: *De Architect*, 23 (1992), pp. 34-38

1993

Met M. Provoost, Werk in Uitvoering. In: Gees Beikes, Thon Kerelse, Jurjen van der Meer (red.), *Honderd meenden De Zwarte Hond. Kerelse Van der Meer Architecten*, Groningen 1993, pp. 11-25.

Met D. Broekhuizen, In de schaduw van Mondriaan. Brieven van R. van 't Hoff aan J. J. P. Oud (1945-1947). In: *Jong Holland*, 1 (1993), pp. 38-53.

De architectuur van de stad. Thema's uit recent architectuuronderzoek. In: *Leidschrift*, 2 (1993), pp. 21-44

Met M. Martin, Spoorweggebied in Leuven. Studie van Projectteam Stadsontwerp. In: *Archis*, 9 (1993), pp. 22-28

Neo-De Stijl of Neo-Monumentalisme? Het Shell-gebouw van J. J. P. Oud te 's-Gravenhage. In: W. Denslagen e. a. (red.), *Bouwkunst. Studies in vriendschap voor Kees Peeters*, Amsterdam 1993, pp. 515-527

Progettare nella dimensione della cura: introduzione tema 3. In: *Progettare nella città esistente per la società esistente*, 1993, pp. 78-91

Architectuur en Geschiedenis. Mythen en sagen van het Nieuwe Bouwen 1851-1941. In: *Felt en Fictie*, 3 (1993), pp. 47-66

**Inleiding op een historiografie van de steden-
geschiedenis in de Nederlanden**, in: *Stede-
bouw. De geschiedenis van de stad in de
Nederlanden van 1500-heden*, Nijmegen
1993, pp. 9-28

Met C. Wegenaar, **De stad in de Nederlands-
talige literatuur, 1500-1950**, in: *Stedebouw.
De geschiedenis van de stad in de Nederlan-
den van 1500-heden*, Nijmegen 1993,
pp. 331-340

1994

**Jacobus Johannes Pieter Oud, l'architecture
complète**, in: Jeen Dethier, Alain Guiheux
(red.), *La Villa, art at architecture en Europa
1870-1993* (tentoonstellingscatalogus), Parijs
1993, pp. 326-328

Met Joie Meyer, Mearten Schmitt, Niak Vardonk
redactie van: **Jan Duursma Woningbouw in
Groningen 1978-1994**, Rotterdam 1994.

De organische traditie, in: *Bouwwerk; een
hoofdkantoor voor Gasunie*, Groningen 1994,
pp. 18-25

**Randstad Holland: Horizons van een ver-
stoorde stad**, *Archis* 7 (1994) pp. 26-52

**Finding freedoms; de geschiedenis van de
contemporaine architectuur en stedebouw**,
uitgelegd door Carlo Oimo, *Orde & chaos in
de stedsonwikkeling*, Rotterdam 1994, pp. 43-
62

**Stedelijk mecenas: de Amsterdamse koop-
man als opdrachtgever en ontwerper van
het stedelijk milieu (1613)**, in *opdracht van
de Steet; opstellen over mecenaat en kunst
van de Griekse polis tot de Nederlandse natie*,
Groningen 1994, pp. 95-111

Architectuurgeschiedenis in de aanbidding,
Akt 2 (1994) p. 2

1995

Randstad Holland, une metropole invisible,
*Quaderno della ricerca sulle trasformazioni
dell'habitat urbano in Europa*, 2 (1994)
pp. 103-119

Over architectuurtijdschriften, *Archis*, 4
(1995) pp. 22-26

Stedebouw als werk der verlossing, Bakema
op de Mont Blanc, *Een stad voor het leven*;
wederopbouw Rotterdam 1940-1965, Rotter-
dam 1995, pp. 185-190

Neo-De Stijl o neomonumentalismo?

**L'edificio Shell di J. J. P. Oud sili'Ais, 1938-
1946**, in: Giorgio Ciucci (red.), *Classicismo-
Classicismi; Architettura Europa / America
1920-1940*, Milaan 1995, pp. 169-184

**Weinige vorderingen der Bouwkunst in ons
land**, *Jong Holland*, 3 (1995), pp. 50-52

**Een 'frisse' opkomst van de consumptie-
maatschappij**, *de Architect*, 10 (1995),
pp. 44-58

**Stedebouw en geschiedenis: een onmoge-
lijke combinatie?**, *de Architect*, 2 (1995),
pp. 22-29

1996

Mendini's farewell to architecture, in:

Marijke Mertin, Cor Wegenaar, Annette
Welkamp (red.), *Alessandro & Francesco
Mendini Philippe Sterck Michel de Lucchi
Coop Himmel(b)au! in Groningen!*, Groningen
1996, pp. 32-46

Trots op Haarlem?, in: W. Helversteijn,
F. W. J. Koorn (red.), *Haarlem Jaarboek 1995*,
Haarlem 1996, pp. 9-21

Met D. Broekhuizen, **De dissidente architecten:
J. J. P. Oud, Jan Wils en Robert van 't Hoff**,
in: Carel Blotkamp (red.) *De vervolgers van
De Stijl 1922-1932*, Amsterdam / Antwerpen
1996, pp. 361-397

1997

Urban History in the Netherlands, 1600-1980,
in: *Phileas; Giornale del Dottorato di Ricerche in
Storia dell'Architettura e dell'Urbanistica del
Politecnico di Torino*, 3 (1997), pp. 8-12

1998

The problem of architectonic ambiguity in:
P. Bonifazio, S. Pece, M. Rosso, P. Scrivano
(eds.) *Tra guerra e pace, società, cultura e
architettura nel secondo dopoguerra*, Milaan
1988

Havens in a heartless world in: C. Davidson
(red.), *Anyhow*, New York 1998, pp. 80-87

Public Space, Design, Layout, and Management of Public Open Space in Rotterdam (boekbespreking), *Harvard Design Magazine*, winter / spring (1998)

Wendingen', *Archis* 3 (1998) p. 61

Schilders en satellieten. Stedelijke diagrammen: Interpretatieproblemen bij stedelijke waarneming, *Oase*, v 48 (1998), pp. 44–62

Stedelijkheid zonder drempels, *Krisis*, winter (1998), pp. 54–83

Met D. Broekhuizen, **Der dissidente Architekt: Jacobus Johannes Pieter Oud**, in: *Nachbarn*, 42: *Niederländer und Weimar*, pp. 84–88

Met A. Rip, A. A. Albert de la Bruhèze en C. Disco, **De stad en stedelijke technologie in Nederland in de twintigste eeuw**. Deel in reeks: *Geschiedenis van de techniek in de twintigste eeuw*, Eindhoven 1998

1999

The Only True Canonical Building in Northern Europe, in: *Crimson*, M. Speaks, G. Hedders, *Mert Stams Trousers. Stories from behind the Scenes of Dutch Moral Modernism*, Rotterdam 1999, pp. 92–119

All-Consuming Spaces. The world according to Disney', in: *Archis*, 12 (1999), pp. 36–44

2000

Een nieuw architectuurinstituut in Parijs', in: *Archis*, 1 (2000), pp. 8–35

Een 'tolerante' stedenbouw. De esthetiek van de Raadhuisstraat in Amsterdam (1895–1899), in: *Leidschrift*, 2 (2000), pp. 49–74

Randstad Holland. Horizons d'une ville diffuse. Le Visiteur. Ville, territoire, paysage, architecture, 8 (2000), pp. 82–111

2001

Sturen in tijden van ontreding. Stedenbouw & Ruimtelijke Ordening, 2 (2001), pp. 4–9

2003

Met C. Wagenaar, **Tussen elite en massa. 010 en de opkomst van de architectuur-industrie in Nederland / Between Elite and Mass. 019 and the Rise of the architecture industry in the Netherlands**, in: H. Oldewarria & P. de Winter, *20 jaar / years 010*, 1983–2003, Rotterdam 2003, pp. 29–60

Stedelijkheid in socialistische context.

Hermann Henseimanns stedenbouwkundige 'Fabel: Wir bauen an der neuen Stadt (1960), in: Cees Cortie ea., *Stad en land. Over bewoners en woonmilieus. Opstellen aangeboden aan Rob van Engelsdorp* Gastelaars bij zijn afscheid als hoogleraar sociale geografie aan de Universiteit van Amsterdam, Amsterdam 2003, pp. 174–206

Franziska Linkerhand (1974). Een architectuurhistorische beschouwing over een roman van Brigitte Reimann. Deel 88 in reeks: *Mededelingen van de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen*, Afd. Letterkunde, Amsterdam 2003, 47 pp

Cultuur is geen versiering', in: *Carel Weeber ex-architect*, Rotterdam 2003, pp. 80–89

2004

Opkomst en ondergang van de 'tweede socialistische stad': Hoyerswerda – Neustadt. Een architectuurhistorische beschouwing over Franziska Linkerhand (1974), een roman van Brigitte Reimann, in: Cor Wagenaar, Mieke Dinga (red.), *Idealen in beton. Verkenningen in Midden- en Oost-Europa*, Rotterdam 2004, pp. 117–124

2005

Kan het erfgoed de ruimtelijke ordening redden?', *Stedenbouw & ruimtelijke ordening*, 2 (2005), pp. 48–52

Interviews

M. Wilke, **Over de musealisering van de binnenstad. Groningen in architectuurhistorisch perspectief**, *Groniek*, 136 (1997), pp. 339–347

Arjen Oosterman, Linda Vlassenrood, **De positie van geschiedenis en kritiek in de Nederlandse architectuur**, *Archis*, 10 (1998), pp. 23–31

Freek Schmidt, **Architectuur en kunstgeschiedenis. interviews met Manfred Bock, Aart Mekking, Koen Ottenheim, Ed Taverne en Auke van der Woud**, *Kunstlicht*, 20 (1999), pp. 32–41

Harm Tilman, **De ervaring van de moderniteit heeft veel gezichten en als historicus moet je die gewoon kennen**, *de Architect*, 4 (2004), pp. 46–50

Over de auteurs

Frank Ankersmit is hoogleraar intellectuele en theoretische geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen. Hij publiceerde op de terreinen van de esthetica, de politieke filosofie en de geschiedfilosofie. Zijn meest recente publicaties zijn *Historical Representation* (Stanford 2001), *Political Representation* (Stanford 2002) en *Sublime Historical Experience* (Stanford 2005). Volgend jaar verschijnt, in het Nederlands ditmaal, zijn *De staat van de Steet*.

Herman van Bergeijk is architectuurhistoricus, werkzaam bij het Instituut voor Kunst-, Architectuur- en Stedenbouwgeschiedenis (IHAAU) van de Technische Universiteit Delft. Zijn meest recente publicaties zijn *De steen van Berlage. Theorie en praktijk van de architectuur rond 1895* (Rotterdam 2003) en een boek over het Märzgefallenendenkmal (met K. J. Winkler). Binnenkort verschijnt zijn studie naar het werk van architect Jen Wils.

Architectuurhistoricus **Koos Bosma** is professor aan de Vrije Universiteit in Amsterdam. Hij publiceerde verschillende boeken en artikelen over infrastructuur, woningbouw en stedenbouw, waaronder het overzichtswerk *De regio van de stad. Noord-Europese stedenbouw 1900–2000* (samen met Heima Heilinge, Rotterdam 1998) en *J. M. de Casseres. De eerste plenoloog* (Rotterdam 2003).

Architectuurhistoricus **Dolf Broekhuizen** heeft een zelfstandig onderzoeksbureau in Rotterdam; hij specialiseert zich in onderzoek, advies en publicaties op het gebied van Nederlandse architectuur, stedenbouw en monumentenzorg. In 2000 promoveerde hij aan de Rijksuniversiteit Groningen op het proefschrift *De Stijl toen. J. J. P. Oud nu* (Rotterdam 2000). Recent publiceerde hij *Openluchtscholen in Nederland, 1905–2005* (Rotterdam 2005).

Maristella Casciato is professor architectuurgeschiedenis aan de universiteit van Bologna en momenteel voorzitter van DOCOMOMO International. Ze publiceerde veel over het Nederlands modernisme en het behoud van het moderne erfgoed, onder andere: 'Neorealism in Italian Architecture', in: *Anxious Modernisms* (Cambridge, (Mass.) 2000); *Olanda, 1870-1940: città, casa, architettura* (Milaan 1980); *The Amsterdam School* (Rotterdam 1987/1996/2003), en *Il Palazzo delle Civiltà Italiana. Architettura e Costruzione del Colosseo Quadrato* (2002).

Bernard Colenbrander is hoogeraar architectuurgeschiedenis en -theorie bij de faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Eindhoven. In 1999 promoveerde hij met *De verstrooide stad* (Rotterdam 1999). Tot zijn recente publicaties behoort *Frans van Gool. Leven en werk* (Rotterdam 2005).

Crimson Architectural Historians bestaat uit Ewout Dorman, Michelle Provoost, Wouter Vanstiphout en Cassandra Wilkins. Sinds 1994 heeft zij een hybride praktijk ontwikkeld met als object de hedendaagse stad. Crimson ontwerpt, onderzoekt, schrijft, onderwijst en vervult adviserende en organiserende functies. Zie ook Michelle Provoost en Wouter Vanstiphout.

Architect en stedenbouwkundige **Donald van Damsik** werkt als onafhankelijk consultant. Eerder doceerde hij architectuur aan de Technische Universiteit Eindhoven en werkte hij voor OMA (onder meer aan Eurail). Momenteel leidt hij een 'think tank' voor de Vereniging Deltametropool. Hij schreef samen met Jan de Graaf het boek *De muur* (Rotterdam 1984) en publiceerde onder andere in *Archis*.

Architectuurhistorica **Mieke Dings** werkte aan de tentoonstelling 'Team 10: Een utopie van het heden' in het Nederlands Architectuurinstituut (2005). Publiceerde verschillende artikelen in het tijdschrift *Bleuwe Kemer* en verzorgde samen met Cor Wagenaar de redactie van *Idealen in beton* (Rotterdam 2004). Verricht momenteel onderzoek voor een publicatie over vakantieparken en recreatie.

Henk Engel is architect, partner in het bureau De Nijl Architecten te Rotterdam, en universitair hoofddocent architectonisch ontwerpen aan de TU Delft. Hij heeft uitgebreid gepubliceerd over onderwerpen gerelateerd aan moderne en stedelijke architectuur. Hij werkte aan verschillende tentoonstellingen, waaronder over Frankfurt am Main (1987), over kleur in de architectuur (1986) en het werk van De Stijl en J. J. P. Oud. Onder zijn redactie verschijnt sinds 2004 *OverHolland, Architectonische studies voor de Hollandse stad*.

Architect en stedenbouwkundige **Bruno Fortier** is professor aan de Architectuuracademie van Parijs-Belleville. Verrichtte uitgebreid onderzoek voor een atlas van het moderne Parijs: *La métropole imaginaire* (Parijs 1989). Publiceerde daarna *L'amour des villes* (Parijs 1995). Als stedenbouwkundige werkte hij onder andere aan het centrum van Nantes en het station van Rennes. In 2002 kreeg hij de Grand Prix d'Urbanisme.

Historicus **Jan Hein Furnée** is verbonden aan de opleiding geschiedenis van de Universiteit van Amsterdam als docent cultuur- en mentaliteitsgeschiedenis na 1750. Hij is gespecialiseerd in de culturele en sociale geschiedenis van de negentiende eeuw, met name de geschiedenis van vrijetijdsbesteding, consumptiecultuur en sociale verhoudingen in Nederlandse en West-Europese steden. De titel van zijn dissertatie is *Pleatsen van beschaafd vertier. Standen, seksen en stedelijke cultuur in Den Haag 1850-1890*.

Charles van den Heuvel is senior-onderzoeker aan het McLuhan Instituut in Maastricht en conservator van de Universiteitsbibliotheek in Leiden. Promoveerde met *Papieren Bolwerken. De introductie van de Italiaanse steden- en vestingbouw in de Nederlanden (1540-1609)* (Alphen aan de Rijn 1991). Publiceerde tevens *Catalogus militaire stedenbouw* (Amsterdam 1980) en samen met M. Schroor *De Robles atlanten* (Leeuwarden 1998).

Hilde Heynen is hoogleraar architectuurtheorie aan de Katholieke Universiteit Leuven. Ze publiceerde *Architecture and Modernity. A Critique, uitgegeven in het Nederlands als Architectuur en kritiek van de moderniteit* (Nijmegen 2001). Samen met André Loeckx, Lieven De Cauter en Karina Van Herck verzorgde zij de redactie van 'Dat is architectuur'. *Sleutelteksten uit de twintigste eeuw* (Rotterdam 2001). Onlangs redigeerde ze *Back from Utopia. The Challenge of the Modern Movement* (met Hubert-Jan Henket; Rotterdam 2002) en *Negotiating Domesticity. Spatial Productions of Gender in Modern Architecture* (met Gulsum Baydar; Londen 2005).

Documentairemaker, regisseur en journalist **Hans Keller** maakte vele programme's en documentaires voor de VPRO, NOS en IKON, zoals *Over de Brug* (1981) over Joris Ivens en *Hotel Atonaal, rendez-vous der Vijftigers* (1993). Hij publiceerde tevens de reisverhalen *Geschiedenis van een tocht* (Schoorl 1990) en *In Transit* (Schoorl 1992) en schreef *Hotel Atonaal. Versleg van een romance* (Amsterdam 1994).

Wolfgang Kil is architectuurcriticus en publicist. Hij publiceerde voor de tijdschriften *Bauwelt* en *Forme und Raum*, schreef onder andere *Gründerparadiese. Vom Bauen in Zeiten des Übergangs* (Berlijn 2000), *Neue Landschaft* (Dresden 2001) en samen met Gerhard Zwicker het boek *Werk-siedlungen, Wohnform des Industriezeitalters, Zeitmaschine Leusitz* (Dresden 2003). Publiceerde veel over de problematiek van krimpende steden.

Erik Kleyn is architectuur- en stedenbouw-historicus, hoofd van de afdeling Cultuurwaardenonderzoek van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en kennismenager Ruimtelijke inrichting en Vormgeving aldaar. Promoveerde op een onderzoek naar *remote sensing*-toepassingen voor het historische stedschap, getiteld *Boven rusteloos land* (Groningen 1999). Was hoofdredacteur en medeauteur van o. e. *Interieurs belicht* (Zwolle 2001) en *Op weerstand gebouwd. Verdedigingslinies als militair erfgoed* (Zwolle 2004).

Elwin Koster is werkzaam als universiteitsdocent architectuurgeschiedenis en informatiekunde aan de Rijksuniversiteit Groningen. Hij richt zich voornamelijk op de toepassing van informatietechnologie op het vakgebied van de kunst- en architectuurgeschiedenis. Hij promoveerde op het onderwerp *Stadsmorfologie* (Groningen 2001). Momenteel is hij tevens verbonden aan het NWO-project *Paper and Virtual Cities*.

Marijke Martin is universitaire docent architectuurgeschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen. Haar dissertatie *Opkomst van de moderne stad* (Groningen 1997; handelseditie Zwolle 2000) onderzoekt de ruimtelijke veranderingen van Maastricht tussen 1650 en 1905. Daarnaast publiceerde ze onder meer het boek *Abe Bonnema. Architect* (Rotterdam 1998), schreef bijdragen voor *Wiel Arets Live / Life* (Modene 2002) en diverse artikelen in vakbladen.

Joost Meuwissen is architect te Amsterdam, gewoon hoogleraar stedenbouw en ontwerpen aan de Technische Universiteit Graz en hoogleraar stedenbouw aan de Academie van Beeldende Kunsten in Wenen. Hij promoveerde in 1988 met *Architectuur als oude wetenschap* (Amsterdam 1988). Publiceerde vervolgens *Jan Hoogstad: architecture and music* (Amsterdam 1988) en met Matthijs Bouw, met wie hij in 1995 het bureau *One Architecture* oprichtte, *Bliss supercritical purgatory* (Rotterdam 1996).

Architectuurhistorice **Michelle Provoost** is medeoprichter van Crimson Architectural Histories en projectleider van WiMBYI. Ze is auteur van onder andere de Crimson-boeken *Re-Arch* (Rotterdam 1995) en *Re-Urb* (Rotterdam 1997). Ze publiceerde *Asfalt: automobiliteit in de Rotterdamse stedenbouw* (Rotterdam 1996) en de dissertatie *Hugh Aart Meeskant. Architect van de vooruitgang* (Rotterdam 2003). Momenteel werkt ze aan de Graduate School of Design in Harvard aan het Crimson-onderzoek 'The New Town'.

Vincent van Rossem is architectuurhistoricus en werkzaam bij het bureau Monumenten & Archeologie van de Gemeente Amsterdam. Zijn belangrijkste publicaties zijn: *Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. Geschiedenis en ontwerp* (Rotterdam 1993), *Randstad Holland. Variaties op het thema stad* (Rotterdam 1994) en *Cornelis van Eesteren. Architect, urbanist* (Rotterdam 1999).

Kees Schuyt is hoogleraar in de sociologie aan de Universiteit van Amsterdam (op persoonlijke titel) en sinds 1 januari 2005 lid van de Raad van State. Hij schreef samen met Ed Taverne 1950. *Welvaart in zwart-wit*, Den Haag 2000 (Engelse editie: 1950. *Prosperity and Welfare*, 2004).

Stedenbouwkundige **Bernardo Secchi** is professor aan het architectuurinstituut van de universiteit van Venetië (IUAV). Heeft diverse stedenbouwkundige plannen op zijn naam, zoals dat voor Siena (1990). Schreef onder andere *Il racconto urbanistico* (Turijn 1984) en *La prima lezione di urbanistica* (Rome 2000); tevens publiceert hij regelmatig in *Casabella*.

Marcel Smets is hoogleraar stedenbouw aan de Katholieke Universiteit Leuven en sinds kort ook Vlaams bouwmeester. Smets leidde vanaf 1989 het *Projectteam Stadsontwerp* in Leuven en werkte zo aan het stationsgebied van deze stad (met De Solà-Morales) en aan projecten in onder andere Antwerpen, Genua en Rouen. Hij publiceerde zijn proefschrift *De ontwikkeling van de tuinnijwagedachte in België* (Brussel 1977) en *RESURGAM. De Belgische wederopbouw na 1914* (Brussel 1985); tevens schreef hij verschillende artikelen voor *Archis*, *Topos* en *Lotus*.

Nancy Stieber is architectuurhistorica, professor aan de University of Massachusetts, Boston, en redacteur van *Journal of the Society of Architectural Historians*. Ze schreef verschillende artikelen en over volkshuisvesting in Europa (in het bijzonder Nederland), en publiceerde *Housing Design and Society in Amsterdam. Reconfiguring urban order identity 1900–1920* (Chicago 1998).

Pieter Uyttenhove is professor stedenbouw aan de Universiteit Gent, codirecteur van het Ghent Urban Studies Team (GUST). Is onder meer auteur van *De wederopbouw van Leuven na 1914* (Leuven 1991) en *Mercel Lods (1891–1978), photographies d'architecte* (Parijs 1991), en hij was redacteur van *Le dessin et l'architecte* (Parijs 1992) en *Tussen kant en wal. De 19de-eeuwse gordel van Antwerpen* (Antwerpen 1993).

Wouter Vanstiphout is architectuurhistoricus en medeoprichter van *Crimson Architectural Historians*. Hij promoveerde op *Maak een stad!* (Rotterdam 2005), over de architectuur van J. H. van den Broek in Rotterdam, was auteur / redacteur van *Profession: Architect. de Architecten Cie.* (Rotterdam 2002) en de *Crimson*-boeken *Stories from behind the scenes of Dutch moral modernism* (Rotterdam 1999) en *Too blessed to be depressed* (Rotterdam 2002).

Cor Wagenaar is architectuurhistoricus en werkzaam aan de Technische Universiteit Delft. Publiceerde onder andere *Welvaartsstad in wording. De wederopbouw van Rotterdam* (dissertatie, Rotterdam 1993), samen met Ed Taverne en Martien de Vletter, *J. J. P. Oud. Poëtisch functionalist 1890–1963* (Rotterdam 2001) en was auteur en redacteur van *Happy* (Rotterdam 2004). Werkt daarnaast in opdracht van het Academisch Ziekenhuis Groningen aan studies over de architectuur van de gezondheidszorg.

Ex-architect **Carel Weeber** is emeritus hoogleraar aan de Technische Hogeschool Delft. Hij ontwierp onder andere het Nederlands paviljoen in Osaka, de Peperkilp en penitentiële inrichting De Schie in Rotterdam en de Zwarte Madonna in Den Haag. Hij schreef *Het Wilde Wonen en Het versteende tentenkamp* (beide Rotterdam 1998). Over zijn werk verschenen twee boeken: *Carel Weeber* door Ed Taverne (Rotterdam 1989) en *Carel Weeber 'ex' architect* (Rotterdam 2003).

Colofon

De stad verscheen in januari 2006 naar aanleiding van het afscheid van Ed Taverne als hoogleraar Architectuurgeschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen.

De uitgave is mogelijk gemaakt dank zij financiële bijdragen van het Stimuleringsfonds voor Architectuur, het Prins Bernhard Cultuurfonds en de Sikkens Foundation.

Met dank aan Arie Meijermen, Anne en Maartje Taverne voor de foto's van Ed Taverne. En aan Pieter Uyttenhove voor zijn hulp bij de redactie van de tekst van Bruno Fortier.

Concept en commentaar

Hermen van Bergeljk
Bernard Colenbrander
Marijke Martin
Michelle Provoost
Wouter Venstiphout
Cor Wagenaar

Redactie Mieke Dings**Tekstredactie** Els Brinkman**Vertalingen**

Bookmakers, Nijmegen: Merge Blankestijn (tekst Bruno Fortier, uit het Frans); Jeanne Crijns (tekst Maristella Casciato, uit het Italiaans); Wilfried Simons (tekst Wolfgang Kil, uit het Duits); Olf Brenninkmeijer (tekst Bernardo Secchi, uit het Engels); Rob Kuitenbrouwer (tekst Nancy Stieber, uit het Engels)

Illustratieverantwoording

Bernard Colenbrander p. 355
Deutsches Museum, München p. 108
Maristella Casciato pp. 164, 187, 168
De Digitale Stad p. 134
Gemeentearchief Amsterdam pp. 193, 255, 256
Haags Gemeentearchief pp. 128, 195, 204, 211, 218
Istituto Studi per l'Africa e l'Oriente, Rome p. 154
Wolfgang Kil p. 232
Koninklijke Bibliotheek, Den Haag p. 24
Maarten Leupman p. 369
Marijke Martin p. 342
Iskander Pané, Olivier van der Bogt, Otto Diesfeldt pp. 306–316
Anna Taverne p. 382
Uitgeverij Open Kaart p. 125
Universiteitsbibliotheek Leiden pp. 26–33
Carel Weeber pp. 362, 363
West 8, Urban design and landscape architecture pp. 58, 59
Your Captain Luchtfotografie p. 349

Vormgeving Piet Gererds en Relf de Jong**Druk** Die Keure, Brugge [B]

© 2006 Uitgeverij 010, Rotterdam
www.010publishers.nl

ISBN 90 6450 540 3 (gebonden editie)
ISBN 90 6450 591 8 (paperback editie)

Stimuleringsfonds voor Architectuur

Sikkens Foundation

De stad bestaat uit meerdere lagen en wordt op verschillende manieren gepland, gebruikt en beleefd. Dit boek presenteert in 26 essays steeds een ander soort stad.

Behandeld worden o. a. de gefilmde stad, de stochastische stad, de versterkte stad, de inspraakstad, de tuinstad, de open stad, de gezonde stad en de digitale stad. Samen bieden deze 26 teksten een breed panorama van het denken over de stad door ontwerpers, opdrachtgevers, gebruikers en historici.



ISBN 90 6450 591 8



9 789064 505911